



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 02 ottobre 2020**



Prime Pagine

02/10/2020	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Foglio	10
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Giornale	11
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Giorno	12
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Manifesto	13
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Mattino	14
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Messaggero	15
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Resto del Carlino	16
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Secolo XIX	17
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Il Tempo	19
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	Italia Oggi	20
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	La Nazione	21
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	La Repubblica	22
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	La Stampa	23
Prima pagina del 02/10/2020		
02/10/2020	MF	24
Prima pagina del 02/10/2020		

Primo Piano

01/10/2020	Dire	25
Recovery Fund, Rossi (Assoporti): "Risorse per integrazione logistica del Sud"		
01/10/2020	Ship2Shore	26
Assemblea Generale Assoporti		
30/09/2020	TGR Campania	28
Assemblea Assoporti, l'economia del mare ai tempi del Covid		

01/10/2020	Corriere Marittimo		29
De Micheli da Assoport: "L' Italia non sarà un luogo di transito per le merci"			
01/10/2020	FerPress		30
M5S: Ficara, i porti italiani sono un' infrastruttura fondamentale su cui investire			
01/10/2020	FerPress		31
Naples Shipping Week: l' assemblea di Assoport a Napoli chiude il primo ciclo della riforma			
01/10/2020	Ildenaro.it		32
Srm, oggi la presentazione del rapporto sull' economia marittima. Scudieri: Scenari per la ripartenza			
01/10/2020	Informazioni Marittime		33
Superare la pandemia (nel 2024): presentato il nuovo rapporto Srm sull' economia marittima			
01/10/2020	Napoli Village		35
Il nuovo Rapporto 2020 'Italian Maritime Economy' di SRM presentato alla Naples Shipping Week			
01/10/2020	Ship2Shore		37
Anche De Micheli chiede unità al cluster marittimo italiano			
30/09/2020	Ship2Shore		39
Rossi: Presidenti delle AdSP esposti al pubblico ludibrio, ora basta			
30/09/2020	Ship2Shore		40
Il cluster marittimo-portuale vede Napoli e poi risorge			
01/10/2020	Shipping Italy		41
Minenna (Dogane): 'Il 70% dell' export italiano è in mano a operatori logistici esteri'			
01/10/2020	Shipping Italy		42
La fotografa di Srm sui cambiamenti in atto nel trasporto marittimo e nella portualità in Italia			
01/10/2020	Transportonline		44
Porti:De Micheli, sostegno su strutture green e collegamenti			
02/10/2020	MF Pagina 19	<i>PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	45
Made in Italy in mani estere			

Trieste

02/10/2020	Il Piccolo Pagina 10	<i>DIEGO D' AMELIO</i>	47
Passa in aula la mozione bipartisan sul Porto franco. Ma Fi non ci sta			
02/10/2020	Italia Oggi Pagina 13	<i>DA BERLINO ROBERTO GIARDINA</i>	48
Amburgo sfocia sull' Adriatico			
02/10/2020	Il Piccolo Pagina 16	<i>STEFANO PILOTTO</i>	50
L' alleanza con Amburgo può riportare Trieste agli antichi fasti			
02/10/2020	La Verità Pagina 2		51
Il 90% dei porti già in mani straniere Ma la Cina vuole pesare ancora di più			
02/10/2020	Il Foglio Pagina 2		53
Lezioni per l' Italia dal porto di Trieste			
01/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Vezi Benetti</i>	54
Joint Trieste-Amburgo: D'Agostino il regista			
01/10/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	56
Piattaforma Trieste: Serracchiani, con Germania è alleanza strategica			
01/10/2020	Ship Mag		57
Trieste, il Consiglio regionale approva mozione bipartisan per il porto franco: "Ora Roma ci ascolti"			

Venezia

02/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 12	<i>A. R. T.</i>	58
Porto, via agli scavi nel Canale dei Petroli «Così torneranno le linee dirette»			

02/10/2020	Il Gazzettino Pagina 12		60
<hr/>			
02/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20		61
<hr/>			
01/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	62
<hr/>			
01/10/2020	Port News	<i>REDAZIONE PORT NEWS</i>	63
<hr/>			
01/10/2020	Sea Reporter		64
<hr/>			
01/10/2020	Ship Mag		65
<hr/>			
01/10/2020	Shipping Italy		66
<hr/>			
01/10/2020	Il Nautilus		67
<hr/>			
02/10/2020	Il Gazzettino Pagina 35	<i>ALBERTO FRANCESCONI</i>	68
<hr/>			
02/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 3		69
<hr/>			
02/10/2020	Corriere del Veneto Pagina 3	<i>A. Zo.</i>	71
<hr/>			
02/10/2020	Il Gazzettino Pagina 6	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	72
<hr/>			
02/10/2020	Il Gazzettino Pagina 27	<i>CLAUDIA MESCHINI</i>	74
<hr/>			
02/10/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 17	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	76

Genova, Voltri

02/10/2020	Il Secolo XIX Pagina 11	<i>SIMONE GALLOTTI EMANUELE ROSSI</i>	77
<hr/>			
02/10/2020	Il Secolo XIX Pagina 30		78
<hr/>			
02/10/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4		79
<hr/>			
01/10/2020	Ansa		80
<hr/>			
01/10/2020	BizJournal Liguria		81
<hr/>			
01/10/2020	Il Vostro Giornale		82
<hr/>			
01/10/2020	Informare		83
<hr/>			
01/10/2020	Savona News		84
<hr/>			
01/10/2020	Ship Mag		85
<hr/>			
01/10/2020	Shipping Italy		86

01/10/2020	Transportonline		87
L'AdSP genovese firma un protocollo d'intesa con l'Agenzia delle Dogane			
01/10/2020	BizJournal Liguria		88
Salone nautico, il settore verso una crescita annua del 3%			
01/10/2020	Il Nautilus		89
Inaugurazione 60° Salone Nautico di Genova			
01/10/2020	Il Nautilus		90
INAUGURATO OGGI IL 60° SALONE NAUTICO di GENOVA(dichiarazioni)			

La Spezia

02/10/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 26	<i>LAURA IVANIL IV</i>	92
L' ecodragaggio ora è possibile ecco il piano Fincantieri-Deco				

Ravenna

02/10/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 8		93
Fusignani: «Porto in calo solo per colpa del covid»				
02/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 39		94
«La ripresa dei consumi è in ritardo, le produzioni industriali ne risentono»				
02/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 39		95
Traffici in profondo rosso, porto in secca				

Livorno

02/10/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 2		96
Livorno punta sulla Darsena Europa e aspetta il commissario				
02/10/2020	La Nazione	Pagina 15		97
Innovazione, Livorno ci crede Aspettando Darsena Europa				
02/10/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 34		98
«Le imprese hanno fame di infrastrutture»				
01/10/2020	Il Nautilus			99
AdSP MTS: Porto Aperto alla prova della resilienza				
01/10/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	101
Livorno: Corsini presenta Porto Aperto				
01/10/2020	Messaggero Marittimo		<i>Massimo Belli</i>	102
Avvicinare i cittadini ai porti				
01/10/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	103
Libro sul Silos Granario di Porto Immobiliare				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

02/10/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 36		104
Le cause dell' incendio restano un mistero				
01/10/2020	Abruzzo News		<i>MARINA DENEGRÌ</i>	105
Corridoio trasversale Tirreno-Adriatico, parla Sara Marozzi				
01/10/2020	City Rumors			106
Corridoio intermodale Tirreno-Adriatico: risoluzione Pd-M5S				

01/10/2020	L'Aquila Blog		107
Marcozzi e Paolucci su riconoscimento corridoio trasversale Tirreno-Adriatico			
01/10/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	109
Nuovi spazi nel porto di Ancona			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

02/10/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 2	<i>Raoul de Forcade</i>	110
Con Msc e Costa riparte il traffico nel porto di Civitavecchia				
02/10/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 37		112
Caso Macii, si rischia altro contenzioso				
02/10/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 37		113
Porto e nuovo presidente partite le grandi manovre				

Napoli

02/10/2020	Il Mattino	Pagina 26		114
Porto, un deposito di metano per le nuove navi green				
01/10/2020	(Sito) Adnchronos			115
Edison e Q8 per deposito costiero Small Scale di Gnl nel porto di Napoli				
01/10/2020	Affari Italiani			117
Edison e Q8 per deposito costiero Small Scale di Gnl nel porto di Napoli				
01/10/2020	FerPress			119
Porto di Napoli: Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) presentano progetto per deposito Small Scale di GNL				
01/10/2020	Gazzetta di Napoli			121
Edison e Q8 presentano alla Naples Shipping Weeek il progetto di un deposito di GNL nel Porto di Napoli.				
01/10/2020	Il Nautilus			122
EDISON E Q8 INSIEME PER UN DEPOSITO COSTIERO SMALL SCALE DI GNL NEL PORTO DI NAPOLI				
01/10/2020	Ildenaro.it			124
Edison e Q8, un deposito costiero di Gnl nel porto partenopeo: il progetto presentato al Naples Shipping Week				
01/10/2020	Informare			126
Edison e Kuwait Petroleum presentano il loro progetto per un deposito di GNL nel porto di Napoli				
01/10/2020	Informazioni Marittime			127
Un deposito Small Scale di Gnl nel porto di Napoli. Il progetto Edison e Q8				
01/10/2020	Port News		<i>REDAZIONE PORT NEWS</i>	129
Napoli scommette sul GNL				
01/10/2020	Sea Reporter			130
Edison e Q8, un deposito costiero Small Scale di Gnl nel porto di Napoli				
01/10/2020	Ship Mag			131
Edison e Q8 insieme per un deposito costiero Small Scale di GNL nel porto di Napoli				
01/10/2020	Shipping Italy			133
Nuovo deposito di Gnl nel porto di Napoli presentato pubblicamente da Edison e Q8				
01/10/2020	Il Nautilus			134
Decarbonizzazione, automazione, IoT e green financing, i temi di oggi alla Naples Shipping Week				
01/10/2020	Sea Reporter			135
I temi di oggi alla Naples Shipping Week: Decarbonizzazione, automazione, IoT e green financing				
01/10/2020	Expartibus			136
Il Ministro Manfredi alla Naples Shipping Week				
01/10/2020	Primo Piano 24			137
Domani il ministro Manfredi alla Naples Shipping Week				

01/10/2020	The Medi Telegraph		138
Mastellone: "Opere in porto, Napoli ha bisogno di continuità" / L' INTERVISTA			
01/10/2020	The Medi Telegraph		140
Spirito: "Dai porti arriveranno risposte più rapide" / L' INTERVISTA			

Salerno

02/10/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 22	<i>Diletta Turco</i>	141
Crisi Covid, il porto contiene i danni			
02/10/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 23		143
Corruzione alla Dogana, l' ex direttore non è più interdetto: torna in servizio			
02/10/2020	Cronache di Salerno Pagina 4		144
Agostino Gallozzi: "Una biglietteria all' interno del porto commerciale di Salerno"			
01/10/2020	The Medi Telegraph		145
Gallozzi: "L' ottimismo ci spinge a investire sul futuro" / L' INTERVISTA			

Brindisi

01/10/2020	Il Nautilus		147
BRINDISI: CONSEGNA ALLA CAPITANERIA DI PORTO LA NUOVA AUTOVETTURA FULL ELECTRIC			

Taranto

02/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 38		148
L' ira degli autotrasportatori «Attività limitate al porto»			
02/10/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10		149
Gli autotrasportatori rivendicano più spazio anche nell' area portuale			
02/10/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 38		151
Giuseppe Melucci eletto presidente «Raccomar»			
01/10/2020	Informazioni Marittime		152
Giuseppe Melucci alla guida di Raccomar-Federagenti Taranto			
01/10/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	153
Melucci nuovo presidente Raccomar Taranto			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

02/10/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26		154
Il porto guarda al futuro anche con il "Gioia Star"			

Focus

02/10/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 13	<i>R.d.F.</i>	155
Porti turistici, ricavi in tenuta: «Ormeggi stanziali a -3%»			
02/10/2020	MF Pagina 19		157
FINCANTIERI, NUOVA DRAGA PER I PORTI			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Milan avanti in Europa League

Sorteggi Champions: Barça e Real per Juve e Inter
di **Alessandro Bocci, Carlos Passerini** e **Mario Sconcerti** alle pagine 44 e 45



Le indagini

Truffa milionaria al designer Citterio: accuse alla segretaria di **Luigi Ferrarella** a pagina 21



I posti e il merito

LA SCUOLA E I CONCORSI DA FARE

di **Sabino Cassese**

Una inedita alleanza Lega, Pd, sindacati della scuola, dopo aver spinto per rinviare ad ottobre il concorso straordinario per la scuola bandito ad aprile, vuole ora che non si faccia. «Si apra il tavolo per una soluzione migliore», ha detto qualcuno. Qualcun altro ha proclamato: «non fare nessun concorso»; «stabilizzare le migliaia di precari che insegnano già da anni». Resiste coraggiosamente la ministra Azzolina. I posti sono 32 mila, i candidati poco più di 64 mila. Il concorso è riservato a chi è stato supplente per tre anni e consisterà in una prova scritta di due ore e mezzo. È necessario non solo perché i candidati sono il doppio dei posti, ma anche perché il sistema scolastico è nazionale, i supplenti sono stati scelti dagli uffici scolastici regionali e in qualche caso dai dirigenti scolastici, sulla base di criteri diversi e talora non rigorosi (Boeri e Rizzo, nel loro libro *Riprendiamoci lo Stato*, hanno segnalato il «trenino delle maestre»: l'insegnante si ammala; viene nominato il supplente, che si ammala a sua volta, e così via). Ma ci sono molti altri motivi per cui bisogna fare i concorsi. Ci obbliga la Costituzione, articolo 97: «agli impieghi nelle pubbliche amministrazioni si accede mediante concorso». Solo con il concorso (con un concorso fatto perbene) si può misurare il merito, cioè qualità, esperienza, capacità, abilità.

continua a pagina 12

Un balzo nei contagi

Stato d'emergenza prolungato fino al 31 gennaio: tutte le regole

Impennata dei contagi. Veneto, Campania e Lombardia le regioni più colpite. Mai così tanti entrati in contatto con il virus negli ultimi cinque mesi, ma è record anche di tamponi effettuati. Il governo chiederà la proroga dello stato di emergenza fino al 31 gennaio. A ufficializzarlo, dopo le prime indiscrezioni, è stato lo stesso presidente del Consiglio Giuseppe Conte.

da pagina 2 a pagina 6



Sui social La modella e il cantante hanno perso il terzo figlio

Chrissy Teigen, 34 anni e John Legend, 41, nella foto su Instagram che racconta il dolore per la perdita del figlio

Chrissy, John e l'istantanea del dolore assoluto

di **Candida Morvillo**

«Un dolore mai provato prima» e che la foto postata sui social da Chrissy Teigen e John Legend rendono visibile e pubblico: il dolore di chi ha appena perso un figlio. Nato morto per complicazioni durante la gravidanza.

a pagina 27

LA RIFLESSIONE

Quelle lezioni che impareremo dalla pandemia

di **Sergio Harari**

Le cure, i vaccini, le scelte politiche, i contrasti, la mancanza di una visione comune tra i vari Paesi europei. Cosa è cambiato dall'inizio della pandemia e cosa ci resterà dopo: le lezioni che ricorderemo.

a pagina 6

Lecce Cinque biglietti per il delitto

«Guanti e soda»

Il piano del killer

di **Claudio Tadacini**

Un duplice omicidio scandito al minuto e scritto su cinque bigliettini. Antonio De Marco aveva pensato a tutti i dettagli per uccidere l'arbitro Daniele De Santis e la fidanzata Eleonora Manta, a Lecce. Aveva portato con sé anche guanti e soda per ripulire la scena del crimine. Il piano prevedeva che la coppia venisse legata (l'assassino aveva con sé anche delle fascette stringitubo), prima di essere torturata per un quarto d'ora e quindi uccisa. Un piano subito fallito perché Daniele ha provato a reagire.

a pagina 20



Vaticano L'inchiesta su conti e investimenti

I ricatti tra alti prelati con bonifici e dossier

di **Fiorenza Sarzanani**

Documenti sugli investimenti immobiliari e sui conti correnti conservati da monsignori e funzionari vaticani. Un'attività di dossieraggio dietro la svolta che ha portato alle dimissioni del cardinale Angelo Becciu. L'allarme del Prefetto per l'Economia: possibile truffa alla Santa Sede.

alle pagine 8 e 9
Gerevini, Massaro

a pagina 12

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Mi scuso per l'autoreferenzialità, però quando mi ricapita. Sono nato il 2 ottobre 1960 e, per una lunga parte della mia ancor breve vita, il 2 ottobre è stato il giorno degli angeli custodi e 1960 un sinonimo di giovinezza: i favolosi anni Sessanta. Praticamente sono cresciuto sentendomi un angelo beat. Adesso il 2 ottobre è diventata la festa dei nonni e Sessanta non indica più l'anno di nascita, ma l'età. Il cortocircuito è completo, l'angelo beat è diventato il nonno «del secolo scorso», espressione che detesto. Ricordo quando mio nonno compì sessant'anni: era un signore vecchissimo sulla sedia a dondolo, con un baschetto in testa e il bastone appoggiato al muro. Credo che fosse appena andato in pensione. Passava le giornate davanti alla tv in bianco e nero, a lamentarsi

Anni Sessanta

di mio padre che, ormai molti anni prima, aveva tradito la squadra di famiglia, il Bologna, per tifare il Grande Torino. Scruto le rughe allo specchio e mi illudo di non assomigliargli troppo. Non sarò un angelo beat, forse non lo sono mai stato, ma mi percepisco come un pioniere, il prodotto della prima generazione della storia cresciuta a proteine e posto fisso, e condannata a sentirsi giovane fuori tempo massimo, a dispetto dei giovani veri, molto meno numerosi e avvantaggiati di noi. Entro in casa e mio figlio di un anno e mezzo mi corre incontro gridando «nonno!». Mi prende un colpo, ma per fortuna lui mi sorpassa e va a dare una carezza che sembra un cazzotto alla foto di mio padre sullo scaffale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VAN GOGH

I COLORI DELLA VITA

PADOVA - CENTRO SAN GAETANO
10 OTTOBRE 2020 - 11 APRILE 2021

Informazioni e prenotazioni
0422.429999 - www.lineadombra.it

in collaborazione con
COMUNE DI PADOVA | LINEA D'OMBRA | MUSEI CIVILI DI PADOVA | GRUPPO BACCINUS





Dibba paragona il M5S all'Udeur. Ma se l'Udeur avesse fatto di Dignità, Reddito, Spazzacorrotti e blocca-prescrizione, forse non si sarebbe estinta in una retata



Venerdì 2 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 272
 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 ab. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LE RIFORME DEL PD

Il 'Pastrocchium' di Zinga. Delrio: no liste bloccate



◉ MARRA E SALVINI A PAG. 4

L'ASSESSORE D'AMATO

Denuncia ai pm: "Angelucci tentò di corrompermi"

◉ BISIGLIA E PACELLI A PAG. 5

L'INTERVISTA AL DG

L'agenzia veneta: "Quelli del Rdc cercano lavoro"

◉ ROTUNO A PAG. 6

LA CRISI DEL PALLONE

Calcio al verde: altri due mesi senza stipendi

◉ VENEMIALE A PAG. 16

1970: SESSO, DROGA E...

Joplin, la notte dell'ultimo urlo in blues

» Stefano Mannucci

Non dare il mio numero a quell'idioti!", grida Janis a Paul Rothschild, anfitrione della villa di Hidden Hills. Il party è finito in malora. Rothschild è il produttore discografico dei Doors e della Joplin. L'idioti è steso per terra nel vialetto, si chiama Jim Morrison. Ha la testa spaccata da un colpo di bottiglia della formidabile blues singer, per liberarsi dalle moleste avance del collega.

A PAG. 18

Mannelli



IL TESORO I fili dell'inchiesta oltre la Film Commission

Legg, riecco quelli del bonus E i pm scoprono altri 29 mln

■ Seguendo nuove operazioni incrociate, il "sospetto di finanziamenti illeciti alla Lega" Intanto i parlamentari "sospesi" per avere intascato 1.600 euro ritornano a fare comizi

◉ CAPORALE, GIARELLI E MILOSA A PAG. 2-3



Reddito di demenza

» Marco Travaglio

Gli storici chiamati fra cent'anni a raccontare l'Italia del 2020 si arrenderanno subito, in preda a terribili emicranie, e cederanno il passo agli psichiatri. Solo un esperto in patologie mentali potrà tentare di spiegare il dibattito pubblico del nostro manicomio quotidiano. Appena scoperta, per manifesta demenzialità, la polemica sullo stipendio del presidente dell'Inps, che guadagnava un quarto di decine di suoi dirigenti e ora va a prendere poco più della metà, s'è riaccesa quella sul Reddito di cittadinanza, che dà da mangiare a 3 milioni di persone alla fame più alcune migliaia di ladri e truffatori che risultano sul lastrico e invece guadagnano benissimo in nero e aggiungono pure i 500 euro al mese del Rdc ai loro introiti clandestini. Le perdite per lo Stato, che vanno comunque recuperate con controlli a campione (chi sgarrisca rischia fino a 6 anni di carcere), sono irrisorie: una manciata di milioni. Nulla al confronto dei danni fatti da altri furbastrì, come gli imprenditori che potrebbero riaprire l'attività, ma preferiscono arraffare i soldi pubblici della cassa integrazione: l'Inps ne ha già beccati 2.700, per un costo complessivo di 2,6 miliardi di euro (un quarto della spesa annua del Rdc). Ma di questi non si parla mai perché sono amici e colleghi dei padroni dei giornali. Molto meglio continuare a riempire paginate sul tal ladrone o assassino o mafioso col Reddito e dedurre che "i controlli non ci sono o non funzionano" ("Verifiche mancate. La bandiera della legalità sacrificata per il consenso", Carlo Nordio, *Messaggero*). Oh bella: ma se i controlli non ci fossero o non funzionassero, non sapremmo mai che il ladrone o assassino o mafioso percepiva il reddito. Ogni caso che finisce sui giornali è un controllo che ha funzionato e per giunta è già chiuso: con la sospensione del sussidio e la restituzione del maltato.

Siccome poi la madre dei cretini è sempre incinta, la polemica si concentra su altri aspetti, ovviamente negativi anzi nefasti, del Reddito: "Non fa trovare lavoro" (Pietro Garibaldi, *La Stampa*) e lo prende "chi non lavora" (*Messaggero*). Oh bella: ma se uno lavora, si suppone che guadagni, dunque non ha diritto all'assegno. Il guaio è che il lavoro non c'è, o è scarso, e proprio per questo esiste il Rdc: per chi il lavoro non ce l'ha e non lo trova. Siccome però ci sono pure quelli che non ce l'hanno perché non lo cercano, il Rdc è stato studiato anche per collegare i disoccupati ai centri per l'impiego, assistiti dai navigatori, per "attivarli" con proposte di lavoro (quando ce n'è) e, se le rifiutano, escluderli dal sussidio. I sabotaggi di molte Regioni e i ritardi dell'Anpal, dell'Inps, delle Regioni e degli ex-uffici di collocamento sono noti.

SEGLIE A PAGINA 20

COVID 2500 INFETTI, 24 MORTI. STATO D'EMERGENZA FINO A GENNAIO

ALLARME ROSSO
Ma il vaccino è partito



PRIME SPERANZE L'AGENZIA UE INIZIA A VALUTARE L'ANTIDOTO DI OXFORD. VIA AI PROGETTI SU ANTICORPI, ALCUNI PROMETTENTI

◉ CALAPÀ E MARGOTTINI A PAG. 8-9

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Salvini, il non-reato a pag. 3
- Lerner Giorgia se lo mangia a pag. 11
- Gomez Angelucci docet a pag. 11
- Corsi Pandemia contro le donne a pag. 17

LA CONSEGNA DEI PACCHI

Trump alla Achille Lauro: pane e pasta agli elettori poveri

◉ GRAMAGLIA A PAG. 14



L'INCONTRO IN VATICANO

Parolin respinge Pompeo: la Cina resta un partner

◉ GRANA A PAG. 15

La cattiveria

Dopo l'ultimatum di Conte, Atlantia crolla in Borsa. Continuando stoicamente nella sua missione

WWW.FORUM.SPINOZZA.IT





il Giornale



9 771124 883006

01002

VENERDÌ 2 OTTOBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 234 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
CSA 11324/91 I Serie s.d. n. 01002/01

DAL 1974 CONTRO IL CORO

ASSALTO ALLA LEGA

Salvini a processo La sinistra in piazza sventola la forca

Matteo Salvini, alle prese con il processo sul caso Gregoretti, si gioca tutto sabato a Catania. Nei suoi piani, la «Pontida del sud» deve diventare un palcoscenico per rimetterlo al centro come leader del centrodestra. Ma in piazza non ci saranno attacchi ai magistrati. Sinistra e centri sociali già mobilitati per contestare il Capitano: massima allerta.

Bracalini alle pagine 8-9

SE IL NEMICO VA CANCELLATO

di Vittorio Macioce

Il Pd non fa prigionieri. C'è un punto cieco nella cultura politica della sinistra italiana, un'ipocrisia o perlomeno un'incocerenza, qualcosa che si fatica a riconoscere, come capita a chi nasconde a se stesso i propri difetti.

La sinistra si racconta come l'anima profondamente democratica del Paese, quella colta, tollerante, aperta, pronta a scendere in piazza per difendere a mani nude la libertà minacciata dal fascismo eterno. A sinistra, per definizione, ci sono i buoni. Non ci possono essere dubbi su questo. È una verità metafisica. E, anzi, un peccato che la scienza non abbia ancora trovato il modo di dimostrarlo. Lo sa il cuore, lo sa la ragione, lo sanno tutti quelli che hanno diritto di cittadinanza. La sinistra è libertaria, garantista e moralmente superiore. È la «matria» dei principi fondamentali della Costituzione.

I guai cominciano quando all'orizzonte appare il nemico. Non gli lasciano tregua. In una democrazia matura il concetto di nemico non dovrebbe esistere. C'è l'avversario, quello che non ha le tue stesse idee, ma con cui ti confronti e che sfidi nell'arena elettorale. È un'arena dove non si sparge sangue ma si contano i voti. È qui che a sinistra si attiva il cortocircuito. Chi è il nemico? È qualcuno che ha un pensiero divergente rispetto ai codici della sinistra. Non solo. Il nemico ha anche un'altra caratteristica: prende più voti. È questo che fa impazzire il Pd. Il deviante, che a torto o a ragione, trova un consenso popolare.

A questo punto il nemico va vestito. È in primo luogo un pericolo per la democrazia. Le sue idee sono barbare. La sua estetica è rozza e meschina. Se sta in giacca e cravatta è di plastica. Se indossa la felpa è il segno della sua miseria etica e culturale. Il pupazzo sarebbe una sorta di Catilina o di Crasso, ma per ignoranza o scarsa fantasia finiscono per tirare in ballo il fascismo. La mossa successiva è sperare nelle manette. La giustizia (...)

segue a pagina 7

RECORD DA APRILE

Boom dei contagi: il virus salva Conte

Più di 2.500 positivi, il premier si tiene i pieni poteri
Influenza, caso vaccini: ora a rischio i 50enni

FIGLIO NATO MORTO, LA FOTO DIVIDE IL WEB

Il dolore più grande va condiviso sui social?

di Valeria Braghieri e Andrea Cuomo

a pagina 17



LUTTO Chrissy Teigen e John Legend piangono in ospedale

I NOMI DELLE DONNE CHE HANNO ABORTITO Il cimitero delle madri mancate

di Eleonora Barbieri

Nei ricordi già lontani dell'università, c'è quella volta in cui la professoressa di Propedeutica filosofica ci spiegò che, per Tommaso d'Aquino, Dio non «immette» subito l'anima nel feto, l'anima intellettuale e dagli animali: l'anima è un dono che arriva dopo qualche tempo, quando il feto è già parzialmente sviluppato (...)

segue a pagina 13
Materi a pagina 13

di Adalberto Signore

Macabro a dirsi, ma per Giuseppe Conte l'emergenza Covid-19 è ormai diventata una sorta di toccasana contro le continue divergenze che accompagnano la difficile convivenza tra M5s e Pd. Così, dopo una settimana di divisioni su tutti i fronti nonostante una tornata elettorale decisamente sopra le aspettative per i partiti della maggioranza, il governo riesce finalmente a ricompattarsi solo grazie al riproporsi dell'emergenza (...)

segue a pagina 4

IL GOVERNO PARLA, CROLLO IN BORSA

Pasticcio Autostrade Benetton: c'è turbativa

Fraschini a pagina 18

L'ANALISI

I pm militanti rafforzano Giuseppi

di Augusto Minzolini

Sull'autostrada che lo porta alla due giorni della Lega a Catania, alla prima udienza del primo processo sulle gesta di Matteo Salvini ministro dell'Interno che tenta di bloccare l'arrivo nei porti italiani dei migranti, Stefano Candiani, che era con lui sottosegretario (...)



segue a pagina 8

VERSO LA SCISSIONE

Di Battista strappa: «5 Stelle come l'Udeur»

Pasquale Napolitano

Alessandro Di Battista passa il Rubicone e minaccia l'addio al Movimento: «Così facendo si andrà verso una direzione di indebolimento del M5S e si diventerà un partito più come l'Udeur buono forse più per la gestione di poltrone e di carriere». In arrivo un nuovo software per sostituire Rousseau.

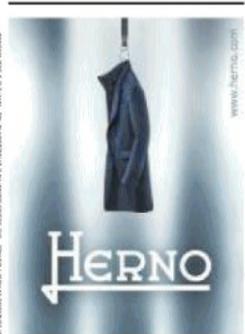
L'INCHIESTA IN CAMPANIA

De Girolamo, Procura choc: chiesti 8 anni

Luca Fazzo

a pagina 6

a pagina 12

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIRE IN ABBOZZO: 02.300010000 N. 1.295030000 N. 045. ART. 1 C. 130 MILANO

GIORNATA DEGLI ANZIANI: DA «SOGETTI A RISCHIO» A RISORSA INDISPENSABILE

Proteggiamo i nonni, pilastri della famiglia

di Stefano Zecchi

Nonni: chi sono? La risposta più semplice è dire che sono i genitori dei nostri genitori; ma poi? Se osserviamo la nostra quotidianità, ci accorgiamo che i nonni sono un po' tutto quello che a noi manca: sono veri e propri ammortizzatori sociali che suppliscono le funzioni che dovrebbe avere un'organizzazione sociale attenta ai bisogni delle famiglie. È la loro festa: allora festeggiamo i nonni che accudiscono i nipotini (...)

segue a pagina 17

AUTOCRITICA

Houellebecq e Depardieu distruggono i tic francesi

di Mauro Zanon

a pagina 21

MOSTRA INEDITA

Mussolini e quell'Italia cresciuta come Balilla

di Luigi Mascheroni

alle pagine 22-23



IL GIORNO

VENERDÌ 2 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Crema, nuovo sopralluogo e altri elementi da analizzare

**La morte di Sabrina:
tracce di sangue ovunque
nella casa del giallo**

G. Moroni e Ruggeri a pagina 14



Milano, indagato anche un bancario

**Designer truffato
dalla segretaria:
spariti 4,5 milioni**

Giorgi a pagina 19

ristora
INSTANT DRINKS

Riforma del fisco, trema il ceto medio

Le nuove aliquote Irpef penalizzano i redditi sopra i 40mila euro lordi l'anno. Cinque stelle e Pd divisi, no di Confindustria
In cantiere anche una sforbiciata alla detrazioni: tetto al due per cento delle spese per chi guadagna più di 55mila euro

Servizi
alle p. 8 e 9

Occasione storica

**Le tasse
che nessuno
ha mai tagliato**

Pierfrancesco De Robertis

D alla «flat tax» all'intramontabile «meno tasse per tutti», il tema del fisco ha sempre dominato le campagne elettorali degli ultimi vent'anni. Senza che ci fosse un partito o un leader che non ne promettesse un taglio, grande o piccolo che fosse. E senza che uno di quei leader sia poi riuscito a portare a termine lo scopo. La realtà è che la tasse le hanno sempre aumentate tutti, e quando non lo hanno fatto direttamente è perché avevano permesso che la parte dei cattivi gabellieri fosse impersonata dagli enti locali. Per il cittadino il saldo è sempre stato negativo.

Continua a pagina 2

**BOOM DI CONTAGI. VACCINO ANTINFLUENZALE SOLO PER UN ITALIANO SU TRE
IL MINISTRO: SARÀ UNA GUERRA. IL CALCIO VA AVANTI CON NUOVE REGOLE**



Roberto Speranza,
41 anni,
ministro
della Salute

**RESISTERE
OTTO MESI**

Servizi alle pagine 3, 4, 5 e 6

DALLE CITTÀ

Milano

**Campagna
antinfluenzale:
via agli scaglioni
e quattro centri**

Anastasio nelle Cronache

Milano

«Io, infermiera laureata in anticipo e poi in prima linea»

Ballatore nelle Cronache

Milano

**Case popolari
Ora è scontro
Comune-Regione**

Mingioia nelle Cronache



Da oggi il servizio sanitario si accolla le spese

**Cambio di sesso,
cure a carico dello Stato**

Colombo a pagina 10



Capolavori assoluti, una sfida anche al Covid

**Van Gogh a Padova
La malinconia del genio**

Marchetti a pagina 26

Stanco del tuo vecchio bagno?
Scegli BAGNI STAR
Chiedi subito un preventivo:
collegati al sito www.bagnistar.it
o chiama il numero 800 910 675

BAGNI STAR

STAR ITALIA BAGNI STAR DOCCE STAR

[Instagram](https://www.instagram.com/bagnistaritalia) [Facebook](https://www.facebook.com/bagnistaritalia)

#bagnistaritalia



Domani su Alias

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



Culture

ELENA FERRANTE Tra le pieghe epiche di una storia geniale. L'opera della scrittrice in due recenti saggi Laura Fortini pagina 10



L'ultima

ROSSANDA Nella «sua» Casa della Cultura di Milano, ieri un ricordo per riannodare i fili della storia Roberto Maggioni pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

IN DONI LE MONDRIAN DIPLOMATICHE • EURO 2,30

VENEDÌ 2 OTTOBRE 2020 - ANNO L - N° 235

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

ROMA, DECINE DI NOMI SULLE TOMBE. PRONTA UN'AZIONE LEGALE COLLETTIVA

Cimitero dei feti, la rivolta delle donne

Non è più solo la storia di Marta, che dopo l'aborto ha trovato il suo nome e cognome sulla croce al cimitero Flaminio di Roma. Nella Capitale decine di tombe come la "sua", una trentina di vittime con l'associazione «Differenza Donna» lanciano una class

action e chiedono di essere ricevute dal ministro della Salute Speranza e dai vertici di Ama. Per il Campidoglio parla la delegata alla Parità di genere Lorenza Fruci: «Pratica mortificante e inammissibile». Ma non chiarisce le responsabilità, né come intende risolvere

la questione. Il radicale Magi incalza: «Cambiare subito i regolamenti comunali». Centinaia di donne da tutta Italia scrivono all'avvocata Cathy La Torre: «Ci aiuti a scoprire se i feti sono stati sepolti a nostra insaputa».

ANDREA CARUGATI A PAGINA 6

INTERVISTA A MONICA CIRINNÀ (PD) «Scandaloso il silenzio di Raggi»

«Mi chiedo come sia possibile che Ama, che gestisce i servizi cimiteriali di Roma, si sia presa la libertà di mettere i nomi delle donne e le croci sulle tombe dei

feti. Chi ha sbagliato paghi», dice Monica Cirinnà, deputata Pd, al manifesto: «Trovo scandaloso il silenzio della prima sindaca donna della Capitale». A PAGINA 6

all'interno



Riforme

Zingaretti lancia una terza camera Lite con gli alleati

Il Pd presenta un ampio progetto di riforma costituzionale centrato sul parlamento in seduta comune. Scontro con i 5 Stelle. E con Leu sulla soglia di sbarramento al 5%.

ANDREA FABOZZI PAGINA 4

Di sicurezza

L'ultima di Crimi: «Mancano i requisiti per un decreto»

«La modifica dei decreti sicurezza sarà portata lunedì in consiglio dei ministri», annuncia il premier Conte. Ma Crimi frena: «Mancano i requisiti per un nuovo decreto».

LEO LANCARI PAGINA 4

Fisco/Intervista

Cecilia Guerra (LeU): «Una riforma sul modello tedesco»

Intervista alla sottosegretaria all'Economia Maria Cecilia Guerra (LeU): «Un fisco alla tedesca. Un'aliquota media continua per la riforma dell'Irpef».

ROBERTO CICCARELLI PAGINA 5



Covid-21

Paura del contagio a sud. Impennata di nuovi casi in Campania e nel Lazio, dove si va verso l'obbligo delle mascherine all'aperto. E Conte chiede al parlamento la proroga dello stato di emergenza fino al 31 gennaio 2021. Speranza: resistere 8 mesi con il coltello tra i denti pagine 2/3

ERANO STATI UNITI Pompeo gelato, Cina e Vaticano «rinnovano»



Terzo round tra Vaticano e Usa sui rapporti da intrattenere con la Cina. Il segretario di Stato del Vaticano incontra il suo omologo americano. Incontro «cordiale» ma la Santa sede tira dritto e lascia intendere che l'accordo con Pechino sulla nomina dei vescovi verrà rinnovato.

LUCA KOCCI A PAGINA 8

Trump/Biden Il tramonto della democrazia liberale

LUCA CELADA

Al termine di un anno concitato e straordinario con una pandemia fuori controllo, ondate di mortifera violenza razzista e una mobilitazione popolare senza pari negli ultimi 50 anni, gli Stati Uniti si avvicinano al voto con un presidente «guastatore» che non ha nulla da perdere e che presiede alle rovine fumanti di una nazione stremata.

— segue a pagina 9 —

Lele Corvi



Lagarde/Bce Con il Covid cade anche il tabù dell'inflazione

LUIGI PANDOLFI

Sotto la sferza del Covid, in Europa cadono alcuni tabù. Dopo quello sulla formazione di un debito europeo, adesso tocca all'inflazione. Come la Fed, la Bce è pronta ad accantonare la regola aurea dell'inflazione «vicina ma al di sotto del 2%». Scenari impensabili fino a qualche mese fa.

— segue a pagina 15 —

Università Un silenzio spettrale e le responsabilità del ceto politico

PIERO BEVILACQUA

Un sovrumano silenzio e una profondissima quiete gravano sulla vita dell'Università italiana e il fatto che il ministro che la governa sia un ex rettore, un uomo che viene da quel mondo, non sembra cambiare le cose. La nostra Università, quale protagonista attivo della vita civile del Paese, non c'è più.

— segue a pagina 15 —

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. - 6046/CRM/2301/03 011002 9 770225 21110303





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILE N° 372 ITALIA

Fondato nel 1892



Venerdì 2 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 130

L'intervista
Bersani: «Il mio nuovo disco nato dopo 7 anni di blackout»
Federico Vacalebre a pag. 13



Il nuovo protocollo
Genoa-Toro rinviata ecco le regole Covid con 9 positivi si gioca
Pino Taormina a pag. 15



L'intervista
I 60 anni di Careca «Sogno ancora di vedere un nipote giocare nel Napoli»
Francesco De Luca a pag. 17



Le idee/1 REFERENDUM COME RIPARARE I DANNI

Giuseppe Tesaurò

Il referendum confermativo sulla legge costituzionale che ha ridotto drasticamente il numero dei parlamentari ha ottenuto un successo di sicuro largo e secondo le aspettative, anche se quel 30% di «no» rappresenta un segnale non poco significativo della presenza di un elettorato che non è gratuitamente anticorsa, che ritiene che il vero risparmio vada cercato altrove e di gran lunga più consistente, che non ha nostalgie di alcun genere.

Continua a pag. 35

Gli ospedali di nuovo in trincea

►In Campania 390 nuovi contagiati, occupati tutti i posti letto: scatta il livello di massima assistenza Tamponi a tappeto in tutte residenze anziani. Il governo proroga lo stato di emergenza al 31 gennaio

Ettore Mautone
Maria Pirro

Nuovo record di contagi in Campania: la fiammata di ieri del Coronavirus porta a 390 i nuovi positivi registrati in 24 ore, 103 in più del giorno precedente ma con 2.594 tamponi in più effettuati (8.311 test) e 107 negativizzati in 24 ore. Sotto pressione gli ospedali della regione, occupati tutti i posti letto: scatta il livello di massima assistenza. Tamponi a tappeto in tutte le Rsa.

Alle pagg. 2 e 3
Arcovio, Melina, Musto
e l'invitato Pappalardo
alle pagg. 4 e 5

I 5Stelle nella bufera

M5S-Rousseau, fine di un rapporto E Di Battista prepara la scissione

Parte in maniera ufficiale la battaglia di Rousseau contro M5S-Rousseau. Il nuovo e profondo strappo grillingo contro lo strapotere di Davide Casaleggio, da oggi fuori dal nuovo statuto. Uno strappo, arrivato ieri sera dopo le ten-



Alessandro Di Battista

sioni successive al voto per le Regionali, che ha anticipato di fatto un altro terremoto: Alessandro Di Battista, sempre più critico rispetto al partito e alla sua attuale dirigenza, prepara la scissione.

Malfetano a pag. 9

L'analisi

MORTI E INFETTI I CONTI UFFICIALI NON TORNANO

Luca Ricolfi

Quando, un paio di mesi fa, uscirono le prime stime sul numero di contagiati ne rimasi molto stupito. L'indagine fu condotta fra la fine di maggio e parte del mese di luglio.

Continua a pag. 34

I concerti al sicuro

Teatro San Carlo le poltrone divise dal plexiglass

Donatella Longobardi

Stretta sulle mascherine, da tenere anche in sala. Misurazione della temperatura, sanificatori sistemati in tutti angoli del teatro. E poltrone divise da una poltrona e l'altra.

A pag. 3

Le idee/2 RECOVERY COME EVITARE IL FLOP

Giorgio La Malfa

In un articolo su Il Mattino del 14 agosto, pochi giorni dopo la decisione del Consiglio Europeo di varare il fondo Next Generation EU per aiutare i paesi membri a superare la crisi del Corona virus, scrivevo che il governo doveva fare una scelta fra due possibili impostazioni del piano italiano di utilizzazione dei fondi europei. Poteva seguire un'impostazione tradizionale: per cominciare, sollecitare le varie branche della pubblica amministrazione a presentare dei progetti.

Continua a pag. 35

Benevento Carlo Mazzone in corsa per il Nobel degli insegnanti



Carlo Mazzone, che insegna a Benevento, è in corsa per il Nobel dei professori

Il prof che insegna facendo divertire

Daniela Parrella a pag. 12

«Altri due bambini avvicinati in chat dall'uomo nero»

►Undicenne suicida a Napoli, il racconto della mamma di un compagno di classe

Maria Pirro

«Mio figlio era un compagno di classe del bimbo che si è lanciato dal balcone. E almeno altri due adolescenti, dello stesso ambiente, sarebbero stati contattati sul social network da tal «Jonathan Galindo», l'uomo nero con la faccia di Pippo».

A pag. 10. Aulizio a pag. 11

L'inchiesta

La procura scava nei contatti della Playstation

Leandro Del Gaudio

All'interno della playstation, di pe e cellulare del ragazzino suicida il lavoro della Procura di Napoli.

A pag. 10

Le accuse di monsignor Perlasca

«Il bonifico di Becciu in Australia durante il processo per pedofilia»

Nella congiura di palazzo, con protagonisti laici e porporati e il Vaticano truffato per quasi 500 milioni di euro, è resa dei conti. Monsignor Alberto Perlasca, inchiodato alle sue responsabilità per il fallimentare affare di Londra, e che ha rischiato l'arresto, ha deciso di parlare di alcune attività sospette del cardinale Angelo Becciu, ex delitto del Papa, appena silurato. Il riferimento è a un bonifico in Australia durante il processo per pedofilia al Cardinale Pell.

Errante a pag. 8

Scandali e riforme PAPA FRANCESCO E GLI INCIAMPI DEL VATICANO

Angelo Scluzo

«Scandalo in Vaticano» è un titolo sempre in rialzo nel borsino mediatico corrente.

Continua a pag. 34

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCCHI MINUTI

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 142 - N° 272 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 2 Ottobre 2020 • ss. Angeli Custodi

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Via al festival De Giovanni lancia "Insieme" «Scrivo gialli ma amo Asimov»
De Palo a pag. 24



Calciomercato Dopo Kumbulla arriva Mayoral: ora alla Roma c'è il vice Dzeko
Carina e Lengua nello Sport



Sorteggi europei Champions, Lazio girone alla portata Sfida Cr7-Messi Inter, ecco il Real
Trani nello Sport



Il Messaggero Casa TOC TOC
messaggerocasa.it

Le stime falsate
La scoperta che costringe a ricalcolare i contagi

Luca Ricolfi

Quando, un paio di mesi fa, uscirono le prime stime Istat sul numero di contagiati ne rimasi molto stupito. Secondo l'indagine, condotta fra la fine di maggio e parte del mese di luglio, le persone in cui erano stati rilevati anticorpi (persone "con esito IgG positivo") erano solo un milione e mezzo, pari al 2,5% della popolazione. Questi numeri sono stati quasi sempre interpretati come stime del numero di persone «venute a contatto con il virus» fino a quel momento, ovvero come valutazioni della «reale diffusione dell'infezione».

Il mio stupore poggiava su tre elementi. Il primo è che, fin dai mesi della massima espansione dell'epidemia, autorevoli studiosi avevano congetturato cifre molto più alte, per lo più comprese fra 4 e 10 milioni di contagiati. Il secondo elemento fonte di perplessità è che, nei casi in cui erano state effettuate indagini di sieroprevalenza su popolazioni ordinarie (senza un cluster di contagi in atto), le percentuali emerse erano risultate sistematicamente più alte, talora molto più alte, del 2,5% stimato dall'indagine Istat.

Ma la mia maggiore fonte di perplessità derivava da una conseguenza logica della stima Istat: nel periodo dell'indagine i morti Covid ufficiali erano 35 mila, e quelli effettivi erano almeno 60 mila (come si sa molte morti per Covid sono sfuggite alle statistiche ufficiali).

Continua a pag. 20

Lazio, mascherine all'aperto

►L'ordine della Pisana dopo il record di positivi. L'indice Rt sale sopra quota 1 in tredici regioni
Piano Cts: rianimazioni condivise tra territori. Conte conferma: emergenza fino al 31 gennaio

ROMA Mai tanti positivi nel Lazio dall'inizio della pandemia: i nuovi casi sono 265. La prima contromisura di Zingaretti è l'obbligo di indossare la mascherina anche all'aperto. Proprio nel giorno dell'impennata dell'epidemia, Giuseppe Conte annuncia la proroga fino al 31 gennaio dello stato di emergenza. L'indice Rt sale sopra quota 1 in tredici regioni. Piano Cts: rianimazioni condivise tra territori.

Arcovio, Buffoni, Evangelisti, Gentili e Melina alle pag. 2, 3 e 4

Ignorato l'appello a usare l'app
Il flop di Immuni in Parlamento: deputati e senatori non la scaricano

ROMA Il governo ci crede: il Parlamento meno. Dopo i contagi registrati nei giorni scorsi e il rischio di paralisi del Senato, si è riaperto il dibattito sull'utilità della app Immuni. Così, se da una parte l'esecutivo



prosegue la sua opera di convincimento degli italiani, dall'altro però operano scettici della tecnologia e apostati del tracciamento proprio tra i corridoi di Palazzo Madama e Montecitorio.

A pag. 6

L'ex Dibba accusa: sembriamo l'Udeur
M5S-Rousseau, i giorni della rottura Casaleggio è fuori dal nuovo statuto

Francesco Malfetano

Da oggi è ufficialmente Rousseau contro Rousseau. L'ennesimo strappo grillino contro lo strapotere



di Davide Casaleggio, da oggi fuori dal nuovo statuto. Uno strappo, arrivato ieri sera, che ha anticipato un altro terremoto: Di Battista prepara la scissione.

A pag. 7

Veleni in Vaticano. Perlasca ai pm: «Pagamenti in Australia»



Becciu e il giallo del bonifico durante il processo a Pell

Il cardinale Angelo Becciu (foto ANSA)

Errante e Giansoldati a pag. 12

Atac, finti certificati per restare a casa: denuncia in procura

►Centinaia di referti dello stesso pediatra arabo giustificavano assenze per assistere i figli malati

ROMA Atac, la truffa dei certificati medici.

De Cicco a pag. 13

Falsa partenza
Lo Spid a ostacoli: «Pensionati esclusi»

ROMA Corsa a ostacoli per lo Spid. L'Inps ha smesso di rilasciare password e 12 milioni di pensionati ne sono esclusi.

Bisozzi a pag. 9

Pronti 15 miliardi
Manovra, subito aiuti alle imprese

ROMA Nella prossima manovra il governo vuole utilizzare subito 15 miliardi di sussidi Ue per imprese e bonus 110%.

Bassi a pag. 8

Top 10 Teacher Prize
Il prof di Benevento sul tetto del mondo «Sud e orgoglio tech»



Loiacono a pag. 15



TANTI VANTAGGI PER IL SAGITTARIO
Buongiorno, Sagittario! Luna piena anche oggi appassiona l'Ariete, mentre c'è una gara tra Leone e Sagittario, per il secondo posto, per vincere la medaglia d'argento. Voi avete qualche vantaggio in più, grazie a Mercurio positivo, soprattutto per Marte nel campo della fortuna, in pieno splendore. Come voi. È tempo di partire alla conquista di situazioni che vi emozionano e vi rendono felici. Al Leone il bronzo... Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 2 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Ferrara, Fabbri: «Clandestini, un tumore»

A 16 anni stuprata dal pusher nigeriano L'ira del sindaco

Rufini a pagina 13



DOMANI IN REGALO SPECIALE BEATIFICAZIONE PADRE MARELLA

ristora
INSTANT DRINKS

Riforma del fisco, trema il ceto medio

Le nuove aliquote Irpef penalizzano i redditi sopra i 40mila euro lordi l'anno. Cinque stelle e Pd divisi, no di Confindustria
In cantiere anche una sforbiciata alla detrazioni: tetto al due per cento delle spese per chi guadagna più di 55mila euro

Servizi
alle p. 8 e 9

Occasione storica

Le tasse che nessuno ha mai tagliato

Pierfrancesco De Robertis

D alla «flat tax» all'intramontabile «meno tasse per tutti», il tema del fisco ha sempre dominato le campagne elettorali degli ultimi vent'anni. Senza che ci fosse un partito o un leader che non ne promettesse un taglio, grande o piccolo che fosse. E senza che uno di quei leader sia poi riuscito a portare a termine lo scopo. La realtà è che la tasse le hanno sempre aumentate tutti, e quando non lo hanno fatto direttamente è perché avevano permesso che la parte dei cattivi gabellieri fosse impersonata dagli enti locali. Per il cittadino il saldo è sempre stato negativo.

Continua a pagina 2

BOOM DI CONTAGI. VACCINO ANTINFLUENZALE SOLO PER UN ITALIANO SU TRE IL MINISTRO: SARÀ UNA GUERRA. IL CALCIO VA AVANTI CON NUOVE REGOLE



Roberto Speranza,
41 anni,
ministro
della Salute

Servizi alle pagine 3, 4, 5 e 6

DALLE CITTÀ

Bologna, rischio focolaio

Festa ai Giardini, Erasmus positivi E scatta la corsa al tampone

Orlandi in Cronaca

Bologna, la kermesse

Scienza medica, l'«eretico» Ioannidis apre il Festival

Baroncini a pag. 4

Bologna, il brand di scarpe

Gigliola Cinquetti testimonial per Ancarani

Manca a pag. 24



Da oggi il servizio sanitario si accolla le spese

Cambio di sesso, cure a carico dello Stato

Colombo a pagina 10



Capolavori assoluti, una sfida anche al Covid

Van Gogh a Padova La malinconia del genio

Marchetti a pagina 26

STAR ITALIA BAGNI STAR LOCCE STAR

BAGNI STAR

Stanco del tuo vecchio bagno? Scegli BAGNI STAR Chiedi subito un preventivo: collegati al sito www.bagnistar.it o chiama il numero 800 910 675 #bagnistaritalia



IL SECOLO XIX



VENERDÌ 2 OTTOBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 234, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

IN ARRIVO VIOLENTI NUBIFRAGI E VENTO FORTE
Allerta arancione in Liguria
La mappa delle scuole chiuse

FAGANDINI / PAGINA 16



GENOVA, BATTUTO IL RIVALE SAMBUCETI
Delfino è il nuovo Rettore
«Così cambierà l'Università»

FORLED / PAGINA 29



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 17
Economia-Matrimo	Pagina 15
Genova	Pagina 22
Cinema-Tv	Pagina 37/38
Xia	Pagina 39
Sport	Pagina 42

EMERGENZA FINO AL 31 GENNAIO

Il Covid dilaga, verso l'obbligo di mascherine all'aperto per tutti

Il numero dei contagi continua a crescere. Ieri sono stati registrati 2548 positivi, cifra che ci riporta ai livelli di aprile. E il governo ha in intenzione, se il trend dovesse peggiorare, di alzare il livello delle protezioni. Per il momento ha prorogato lo stato di emergenza fino al 31 gennaio prossimo. Ma il ministro per la Salute, Roberto Speranza, potrebbe proporre di rendere obbligatorie le mascherine per tutti e ovunque. Un giro di vite destinato ad arginare la seconda ondata di coronavirus, senza inasprire i provvedimenti di chiusura. Speranza ha annunciato che entro novembre dovrebbe arrivare il vaccino, mentre i virologi tornano a disegnare foschi orizzonti: «Le cose si mettono male» ha detto ieri Roberto Burioni. «Stare attenti».

SERVIZI / PAGINE 2-3



RINVIO PER GENOVA-TORINO
IL CALCIO CAMBIA
LE REGOLE IN CORSA

SCHIAPPAPETRA / PAGINA 44

IL COMMENTO

DONATELLA DI CESARE

SE L'ALLARME VIRUS SOSPENDE LA DEMOCRAZIA

Viviamo in un periodo storico singolare, una sorta di terra incognita segnata dall'ombra del coronavirus.

L'ARTICOLO / PAGINA 17

ALLA TAPPA DI GENOVA DELL'ALFABETO DEL FUTURO IL DIBATTITO SULLE RETI. L'AD DI TIM GUBITOSI: LA LIGURIA SARÀ L'HUB ITALIANO DELLE CONNESSIONI

Bonomi: «Stop agli aiuti a pioggia Serve una vera riforma fiscale»

Il presidente di Confindustria: non temo licenziamenti di massa, noi disposti a un patto con il governo



IL SINDACO BUCCI:
AI TERRITORI LA GESTIONE
DELLE INFRASTRUTTURE

MENDUNI / PAGINA 8

La terrazza del Padiglione Blu della Fiera ha ospitato ieri la tappa genovese de "L'Alfabeto del futuro", organizzata dal Secolo XIX e dal gruppo Gnn

BALOSTRO

Alla tappa genovese dell'Alfabeto del futuro, organizzata dal Secolo XIX e dal gruppo Gnn, il presidente di Confindustria Bonomi lancia messaggi di dialogo al governo ma avverte: «Serve una vera riforma del fisco, non basta cambiare le aliquote Irpef». Ha aggiunto che a gennaio non vede il pericolo di licenziamenti di massa, ma ha chiesto nuove regole per gli ammortizzatori. «Basta aiuti a pioggia, l'economia assistita non può durare all'infinito».

CHARELLI FORLED/EMARIGIOTTO / PAGINE 5-9

IPROGETTIDILEONARDO

Matteo Dell'Antico

Profumo: «A Genova un supercomputer al servizio del Paese»

Il nuovo supercomputer di Leonardo farà di Genova un crocevia dello sviluppo tecnologico. Lo ha spiegato l'ad del gruppo Profumo.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

IL PERSONAGGIO

Emanuele Rossi

Soldini: la tecnologia mi ha insegnato a volare con le vele

«Il fascino del mare resiste anche oggi. La tecnologia mi ha insegnato a volare sulle onde». Il velista Soldini racconta la sfida di Maserati.

L'ARTICOLO / PAGINA 6

L'INAUGURAZIONE

Simone Gallotti

Via al Salone Nautico De Micheli: «Il porto avrà la nuova diga»

La ministra dei Trasporti De Micheli inaugura il Salone Nautico e promette: «La nuova diga del porto di Genova sarà finanziata».

L'ARTICOLO / PAGINA 11

EMPIRE
PALESTRA & FITNESS CLUB

ABBONAMENTI ALL INCLUSIVE

ANNUALE € 249
e ti regaliamo 2 mesi e 2 cene!

SEMESTRALE € 149
e ti regaliamo 1 mese e 1 cena!

Via Fieschi 63r Genova
Tel: 010 586671
@empirepalestra

BUONGIORNO

Lo avreste mai detto - quattordici mesi fa, quando al culmine della sbornia del Papete fu messo in piedi il Conte bis - che sarebbe arrivato prima il processo a Matteo Salvini della modifica ai malfamati decreti sicurezza? La giustizia ha infatti trovato una sua rara speditezza, e domani a Catania si aprirà il giudizio per sequestro di persona a carico del capo leghista. Lunedì, in Consiglio dei ministri, dove invece il torpore è diventato il cavallo di battaglia, sono previsti i ritocchi, giusto quelli suggeriti un anno e mezzo fa dal presidente della Repubblica. I decreti erano considerati porcheria, schifezza, orrore - si cita testuale - e dunque la modifica era di minima decenza e massima urgenza. Ci siamo tenuti la porcheria e la schifezza quattordici mesi e vabbè, è andata così. Piuttosto

Nota le differenze

continuo a chiedermi - e mi do risposte querelabili - come possano gli alleati di allora vedere il loro (ex) ministro dell'Interno alla sbarra, senza sentire su di sé una corresponsabilità, se non altro politica e morale. Ma la politica è questa e la morale pure, non da oggi. Nel frattempo i nostri porti restano pressoché chiusi, in quanto non sicuri a causa del Covid, mentre si sono aperti stadi e discoteche e, nella curiosa coincidenza delle elezioni regionali, la nave Alan Kurdi ha vagato in mare per quattro giorni, e a spoglio effettuato si è infine concesso l'attracco. Anche questo spiega che il salvinismo non è un'esclusiva di Salvini. Si nota una sola differenza: Salvini lo faceva e se ne vantava, ora continuano a farlo e tacciono perché un pochino se ne vergognano. Ma giusto un pochino. —

MATTIA FELTRI

AURUM
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
la fanno cinema Odéon
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni Superbonus 110%: sconto ammesso se l'accesso a casa è da strada privata

Rapporti Centro
Sos delle imprese: nelle Marche serve un cambio di passo



Fossati e Latour
— a pagina 27

Oggi in edicola il rapporto regionale distribuito in Emilia-Romagna, Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Abruzzo e Molise

FTSE MIB 19061,50 +0,24% | SPREAD BUND 10Y 136,90 -1,30 | €/S 1,1752 +0,38% | ORO FIXING 1902,00 +0,80% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Pressing per sbloccare i dividendi

BANCHE E ASSICURAZIONI

Cresce in tutta Europa la protesta dei banchieri: così il settore non è investibile

Tre banche cooperative tedesche violano il divieto e staccano la cedola

Edizione chiusa in redazione alle 22

Banche e assicurazioni europee in pressing per lo sblocco dell'erogazione dei dividendi. Dalla Francia alla Germania, alla Spagna, tra i manager cresce la protesta: così, il settore diventa «non investibile». In attesa di una valutazione della Bce, che per ora non intende allentare le regole, tre delle principali banche cooperative tedesche hanno deciso di violare il blocco e di preparare lo stacco della cedola. Il rischio è però di creare asimmetrie tra diversi mercati nazionali.

Luca Davè e Morya Longo — a pag. 5

LA SECONDA ONDATA DELLA PANDEMIA

Boom di ricoveri e contagi in Italia. Arcuri: ecco il piano per le terapie intensive

2.548

Sono i nuovi positivi al covid nelle ultime 24 ore: l'aumento rispetto al giorno prima è di 697 casi, il più alto da cinque mesi

Conte: lo stato di emergenza va prorogato al 31 gennaio

Marzo Bartoloni e Manuela Perrone — alle pagine 6-7

a pagina 6

Manovra: una spinta da 45 miliardi al Pil, investimenti oltre il 4%

RECOVERY PLAN

Nell'aggiornamento al Def scommessa sul 2021-23 per ridurre il maxi debito

Un effetto espansivo intorno ai 45 miliardi di Pil extra nei prossimi tre anni per cominciare subito a piangere il debito, arrivato al 158% del Pil quest'anno. È la scommessa conte-

nata nella Nota di aggiornamento al Def in base alle cifre fornite ieri in audizione al Senato dal ministro dell'Economia Gualtieri. Per dare Pil aggiuntivo (e decimale) il primo anno, 8 e 7 nei successivi due) il governo prova a blindare gli effetti del Recovery, che porterebbe gli investimenti oltre il 4% del Pil. In manovra "anticipi" nazionali e progettuali, panchina per sostituire eventuali piani bocciati dalla Ue.

Rogari e Trovati — a pag. 2

Bonomi: Fisco, serve una riforma complessiva

CONFINDUSTRIA

Sul fisco la strada giusta non è la rimodulazione delle aliquote Irpef, ma una profonda riforma dell'impianto fiscale. L'indicazione è arrivata ieri dal presidente di

Confindustria, Carlo Bonomi che ha insistito anche nelle critiche alla gestione e all'abbandono di Industria 4.0. Sul Recovery Fund Bonomi ha aggiunto: «È la grande opportunità per l'Italia, ma temo che non venga colta».

Picchio — a pag. 2

INAUGURATA A GENOVA LA SESSANTESIMA EDIZIONE



Il grande riscatto di Genova. Dopo la ricostruzione in tempi brevi del ponte Morandi, prosegue col Salone Nautico il rilancio della città

Il Salone Nautico sfida la crisi: in vetrina la forza della filiera

Un segnale di ripartenza dell'economia italiana. La capacità di reazione alla crisi della filiera della nautica è in primo piano da ieri a Genova, dove ha aperto i battenti il 67° Salone Nautico, nuova tappa di rilancio della città dopo la ricostruzione del ponte Morandi. Il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, saluta alla nautica anche col Recovery Fund. De Forcade — a pag. 3

Rigenerazione urbana e periferie, al via bando da 850 milioni per le città

EDILIZIA

Saranno scelti i progetti senza consumo del suolo e con proposte dei privati

Arriva il bando del governo per le proposte di rigenerazione urbana: servirà ad assegnare i primi 853 milioni disponibili per l'operazione battezzata «qualità dell'abitare». Il bando (che in realtà è un decreto interministeriale, firmato dalla ministra De Micheli, e controfirmato dai colleghi Gualtieri e Franceschini), è

ora in attesa di pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale: si rivolge a Regioni, città metropolitane, Comuni capoluoghi di città metropolitane e di provincia. Comuni di oltre 60 mila abitanti, che potranno presentare fino a tre proposte ciascuno entro 120 giorni. Gli investimenti attivati dal bando saranno di gran lunga superiori ai fondi stanziati, considerando che saranno premiati i progetti che attiveranno altre risorse pubbliche e private e che coinvolgeranno operatori privati. Fra gli altri criteri di selezione pesa «il bilancio zero nel consumo di nuovo suolo». Santilli — a pag. 3

INNOVATION DAY

Piemonte, alleanza imprese e Regione per la crescita



Il roadshow del Sole 24 Ore è al secondo anno: ieri la quinta tappa del 2020 dedicata al Piemonte

Servizio a pagina 16

LETTERA AL DIRETTORE, DOPO L'ASSEMBLEA DI CONFINDUSTRIA

Come battere i corporativismi e modernizzare davvero il Paese Italia

di Marco Bentivogli

Caro Direttore, offrire ai giovani come biglietto di ingresso alla cittadinanza un sussidio dallo Stato o la paghetta dai nonni è inaccettabile. Non deve essere uno scandalo darci un taglio al welfare elettorale che gli ultimi due Governi hanno utilizzato. Il blocco degli investimenti sull'innovazione, che il Ministro Patuanelli ha promesso di sbloccare e il sussidio

alla disoccupazione creata da quel blocco è qualcosa di schizofrenico. L'intervento del Ministro è stato importante, concreto. Ci si aspettava dal Presidente del Consiglio non solo l'elenco delle cose fatte nella gestione emergenziale, ma dove ha idea di portare il Paese. Tutti i Governi vantano successi, inclusi quelli non contabilizzabili ma nei momenti di ricostruzione serve parresia, come dice Papa

Francesco, ovvero il diritto dovere di dire la verità. Non capisco perché Angela Merkel dica ai tedeschi, con condizioni sociali economiche che migliori delle nostre: «I prossimi mesi saranno ancora più difficili per il Covid». In Germania la situazione è e resta seria e a proposito di scuole «farò tutto il possibile perché i bambini non diventino gli sconfitti dell'epidemia».

Continua a pagina 23

PANORAMA

CONCESSIONI

Autostrade, anche Gavio entra in pista con il socio francese Ardian

Il gruppo Atm, controllata di Gavio e partecipata del private equity Ardian, rompe gli indugi e punta su Autostrade per l'Italia. L'operatore autostradale avrebbe presentato una manifestazione d'interesse, come aveva già fatto il gruppo Tota. Intanto resta alta la tensione tra Adiam e il Governo che starebbe esaminando la revoca della concessione. Ieri la società ha presentato un esposto alla Consob per turbativa di mercato. — a pagina 27

30 ANNI DI RIUNIFICAZIONE

Germania, ripresa aiutata dai territori della ex Ddr

La Germania domani festeggia i 30 anni dell'avvenuta riunificazione con l'Est. E proprio i Länder dell'ex Germania est stanno aiutando la ripresa tedesca grazie a un basso impatto della pandemia. — a pagina 24



MACCHINE UTENSILI
Barbara Colombo prima donna presidente dell'Ucimu

Sara Monaco — a pag. 20

LAVORO

Cassa Covid agli assunti in azienda al 13 luglio

Possono beneficiare dell'integrazione salariale, prevista dal Dl 104/2020, i lavoratori in forza all'azienda richiedente alla data del 13 luglio 2020. Gli assunti successivamente ne sono esclusi. — a pagina 25

INDUSTRIA ALIMENTARE

Biscotti Nutella, Ferrero raddoppia la produzione

Ferrero raddoppierà la produzione dei Nutella Biscuits nello stabilimento di Balvano, in Basilicata, per passare da 16 a 33 mila tonnellate all'anno. L'investimento previsto è di circa 80 milioni di euro. — a pagina 22

IL DIVORZIO DI LONDRA

Brexit: procedura Ue contro legge britannica

La presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, ha annunciato ieri l'avvio di una procedura di infrazione contro l'Inghilterra per la violazione degli accordi sulla gestione del mercato interno, che minaccia i rapporti con l'Irlanda. — a pagina 23

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA

Buccellati celebra un secolo di vita e progetta il futuro

Giulietta Crivelli — a pag. 31





IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Venerdì 2 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 272 - € 1,20
Santi Angeli Custodi

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

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

PAGANO SEMPRE I NONNI

NON È UN PAESE PER VECCHI

Tre su quattro non hanno vita sociale, e il 20% è lasciato anche dallo Stato in totale solitudine. Sono il vero welfare, ma gli anziani sono visti dalla politica solo come un costo da tagliare

Il Tempo di Osho

Conte ci ha preso gusto: emergenza fino a gennaio



Antonelli a pagina 5

Oltre 2.500 positivi in Italia. Zingaretti apre all'obbligo all'aperto per 24 ore

Boom di contagi, mascherine nel Lazio

Venti giorni di ritardo
Vaccino anti-influenza?
A partire da lunedì

Sbraga a pagina 14

... Fanno paura i numeri dei contagi: ieri in Italia si sono segnati 2.548 nuovi casi, la prima volta a sfondare quota duemila dall'inizio della fase due. E si inizia a correre ai ripari: la Regione Lazio sta valutando l'obbligo di mascherine all'aperto per ventiquattro ore.

Barbieri a pagina 4

Il virus entra in classe
Ancora scuole chiuse
Capitale nel caos

Conti a pagina 15

DI FRANCO BECHIS
Siamo un paese di vecchi, ma non per vecchi. Teri era la giornata internazionale dell'anziano, e si è celebrata anche in Italia piuttosto in sordina. Quasi in silenzio, non fosse arrivato un messaggio del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, che ha ricordato come «tante volte sono gli anziani a insegnarci il rispetto (...)

segue a pagina 3

Salasso senza fine
E adesso arriva pure
la mazzata sulle bollette

Paragone a pagina 2

Braccio di ferro col governo
La guerra di Autostrade
Aria di revoca per i Benetton

Caleri a pagina 12

Niente direttorio per il ribelle
«M5S come l'Udeur»
Furia Di Battista
e Grillo lo vuole fuori



De Leo a pagina 8

la **S** TORACIATA
I cinghiali voteranno Raggi. Aspettano solo la funivia

PEGASO FLEX
Via Pontina km 31,500
00071 Pomezia (RM)
Tel. 06 910 4359
www.pegasoflex.it

Il diario
di Maurizio Costanzo

È passato qualche giorno, eppure continuo a pensare a quanto ha detto, a propria giustificazione, l'assassino dei due giovani a Lecce. Ha detto: «Erano troppo felici». Tradotto, significa che era invidioso della loro felicità. Terribile che si possa diventare assassini per invidia dell'altrui felicità. Non so se questo ventunenne ha capito che, così facendo, ha distrutto la sua felicità e quella della sua famiglia. Avrà tempo, in carcere, per pensare all'orribile cosa che ha fatto. Strano destino: lui che ha creato tanto dolore, faceva il tirocinio da infermiere per alleviare il dolore altrui.

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



IO IL MIO QUOTIDIANO
110%
Semplificazione cercasi: i troppi documenti mettono in crisi gli operatori
Bongi a pag. 29

Per Cappezzone il governo fu travolto dal Covid anche se allora veniva descritto dai media lucido ed efficace
Cesare Maffi a pag. 7

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA
Patrimoni
FONDI VS ETF
CHI VINCE?
IL NUOVO NUMERO DI PATRIMONI

TAR LAZIO
Pensioni più pesanti per ingegneri e architetti
D'Messio a pag. 26

Superbonus in rampa di lancio

Entro lunedì prossimo andranno in Gazzetta i due decreti del Mise sugli aspetti tecnici e le asseverazioni. Il 15 ottobre sarà pronta la piattaforma delle Entrate

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Pmi - La circolare Mise sulla proroga della moratoria dei finanziamenti
Cessione ecobonus - La risposta a interpello delle Entrate
Corte Ue - La sentenza sull'etichettatura d'origine
IO ONLINE

L'operazione 110% in rampa di lancio. Entro lunedì 6 ottobre approderanno in G.U. i due decreti del ministero dello sviluppo economico e del ministero dell'economia sugli aspetti tecnici e sulle asseverazioni del superbonus per l'efficiamento energetico. Altro appuntamento il prossimo 15 ottobre quando anche l'Agenzia delle entrate renderà fruibile la piattaforma su cui transiteranno le comunicazioni e le informazioni sulla cedibilità dei crediti.
Bartelli a pag. 25

Ballottaggi, è al Sud il Piave di Di Maio A Matera possibile l'unica vittoria M5s



Il Piave di Luigi Di Maio si chiama Matera. Qui il M5s potrebbe riscuotere l'unico risultato positivo di questa disastrosa tornata elettorale. Non a caso è arrivato più volte a sostenere il candidato sindaco pentastellato che è riuscito ad andare al ballottaggio col centro-destra. E pare avere buone chance perché il Pd ha deciso di appoggiarlo al ballottaggio e Nicola Zingarelli non ha mancato di farlo notare. L'aspirante sindaco diventato il portabandiera dell'ombrosone nous M5s-Pd in periferia si chiama Domenico Bernardi, 45 anni, direttore della società Ardata che si occupa di servizi informatici e corsi in campo culturale.
Vilentini a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO
De Luca alla festa dell'Unità di Telesco «Abbiamo interi territori nei quali la presenza di extracomunitari che vivono in modo a vuoto libera sta cambiando il modo di vivere delle nostre famiglie. Abbiamo pezzi di città che sono occupati quasi militarmente da extracomunitari, abbiamo gente che continua a fare accestionaggio molesto davanti ai supermercati, alle farmacie, alle chiese, ai distributori del biglietto per il parcheggio. Abbiamo bande organizzate che spacciano droga in moltissimi disonori alle scuole. Abbiamo il quartiere Vasto, attorno alla stazione centrale di Napoli, che è governato insieme dalla camorra e dai nigerosi. Beh, questo problema, il Partito democratico lo tocca, si o no? E vuole dire qualcosa ai cittadini che hanno paura, si no? L'ho detto qui e anche a Roma: se debbo scegliere fra la sicurezza dei miei figli e la bandiera del mio partito lo scelgo i miei figli. E chiaro? Ma Zingarelli si ostina a non capire perché De Luca, da solo, ha preso il 65,5% dei voti in Campania.

PIÙ CHE RADDOPPIATO
Le bugie di Conte e Tridico sullo stipendio del presidente Inps
Bechi a pag. 8

ANTI-COVID
Costi di protezione rimborsati alle imprese
Lenzi a pag. 25

SCENARI STRATEGICI
Solo un trattato economico Usa-Ue può addomesticare la globalizzazione
Pelanda a pag. 9

VITTORIA AL FOTOFINISH
Così i tedeschi hanno conquistato il porto di Trieste battendo i cinesi
Giardina a pag. 13

I TREND DEL SETTORE
Auto, la sfida è nei servizi aggiuntivi offerti dal concessionario
Capitani a pag. 16

STREAMING E PIÙ VISTI
Ascolti, Mediaset straccia i concorrenti in digitale
Piazzotta a pag. 19

CANALE DI SHOPPING
Qvc Italia festeggia i 10 anni e un 2020 in crescita
Secchi a pag. 20



LA NOSTRA GARANZIA DEL 100% PER RIACCENDERE LA TUA IMPRESA.

IMPRESE100%.

La garanzia del 100% per un finanziamento più semplice e veloce.

Dopo mesi di stop, è il momento di riaccendere le piccole e medie imprese, proprio come la tua. Perché insieme siete il motore del Paese. Per questo abbiamo innalzato al **100% la garanzia sul finanziamento bancario concesso alle imprese.** Un azzeramento del rischio per le banche che aumenta la possibilità di accedere al credito in modo semplice e veloce. E per garantire ancora più velocità, ci prendiamo carico noi di tutte le attività amministrative. **È il momento di riaccendere i motori e noi siamo con te.**



Vicini di impresa

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Leggere i Fogli Informativi sul sito www.confidisistema.com

Con «5 superbonus» e le altre detrazioni edilizie a € 4,00 in più

LA NAZIONE

VENERDÌ 2 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Lavoro in Toscana, le aree di crisi

**Gli operai della Bekaert
«Ore drammatiche»
E Giani: incontriamoci**

Caroppo e intervento di Eugenio Giani a pagina 14



Prof di Firenze torna in cattedra

**Insulta la Segre
e la fa franca
«Inconcepibile»**

Gullè a pagina 17

ristora
INSTANT DRINKS

Riforma del fisco, trema il ceto medio

Le nuove aliquote Irpef penalizzano i redditi sopra i 40mila euro lordi l'anno. Cinque stelle e Pd divisi, no di Confindustria
In cantiere anche una sforbiciata alla detrazioni: tetto al due per cento delle spese per chi guadagna più di 55mila euro

Servizi
alle p. 8 e 9

Occasione storica

**Le tasse
che nessuno
ha mai tagliato**

Pierfrancesco De Robertis

D alla «flat tax» all'intramontabile «meno tasse per tutti», il tema del fisco ha sempre dominato le campagne elettorali degli ultimi vent'anni. Senza che ci fosse un partito o un leader che non ne promettesse un taglio, grande o piccolo che fosse. E senza che uno di quei leader sia poi riuscito a portare a termine lo scopo. La realtà è che la tasse le hanno sempre aumentate tutti, e quando non lo hanno fatto direttamente è perché avevano permesso che la parte dei cattivi gabellieri fosse impersonata dagli enti locali. Per il cittadino il saldo è sempre stato negativo.

Continua a pagina 2

**BOOM DI CONTAGI. VACCINO ANTINFLUENZALE SOLO PER UN ITALIANO SU TRE
IL MINISTRO: SARÀ UNA GUERRA. IL CALCIO VA AVANTI CON NUOVE REGOLE**



Roberto Speranza,
41 anni,
ministro
della Salute

Servizi alle pagine 3, 4, 5 e 6

DALLE CITTÀ

Contro l'influenza

**Scatta l'ora
dei vaccini
Mezzo milione
di dosi a Firenze**

Ciardi in Cronaca

Firenze

**Cassa integrazione
È un'odissea
per 8.500 artigiani**

Pieraccini in Cronaca

Firenze

**Polemica Ztl
Raccolta firme
per la modifica**

Conte in Cronaca



Scurati a Firenze presenta il nuovo romanzo

**«Il mio M., leader populista
che anticipa Donald Trump»**

Gasperoni in Cronaca



Capolavori assoluti, una sfida anche al Covid

**Van Gogh a Padova
La malinconia del genio**

Marchetti a pagina 26

STAR ITALIA BAGNI STAR DOCCE STAR

BAGNI STAR

Stanco del tuo vecchio bagno?
Scegli BAGNI STAR
Chiedi subito un preventivo:
collegati al sito www.bagnistar.it
o chiama il numero 800 910 675

#bagnistaritalia



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 233

Venerdì 2 ottobre 2020

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

INTERVISTA AL SEGRETARIO DI STATO AMERICANO

Pompeo: Italia con gli Usa per fermare la Cina

di Maurizio Molinari

“

Condividiamo gli stessi valori e comprendiamo i rischi che vengono dalle relazioni con regimi autoritari impegnati in attività predatorie

”



▲ L'udienza Mike Pompeo ricevuto ieri in Vaticano dal cardinale Parolin

● alle pagine 2 e 3 con un servizio di Paolo Rodari

“

Con il Vaticano abbiamo approcci diversi su Pechino ma l'obiettivo resta comune La Nato è più forte Sarà ampliata la base di Aviano

”

Innovazione

Google, primo sì L'informazione ha un prezzo

di Beniamino Pagliaro

L

a grande trattativa è iniziata: per la prima volta Google presenta un prodotto che offre agli utenti contenuti giornalistici impegnandosi a pagare direttamente gli editori. L'amministratore delegato di Alphabet, Sundar Pichai, ha firmato l'annuncio del nuovo progetto che investirà in contenuti un miliardo di dollari nei prossimi tre anni. Il debutto in Germania e Brasile, ma il diavolo è nei dettagli: l'associazione europea degli editori è critica.

● a pagina 25

L'ALLARME

Virus, l'onda d'autunno

In un giorno 2.548 nuovi malati, boom nel Veneto. Contagi in oltre 900 scuole. Serie A, rinviata Genoa-Torino Speranza: ci attendono mesi difficili. La Regione Lazio pronta a rendere obbligatoria la mascherina all'aperto

Il governo prolunga lo stato d'emergenza fino al 31 gennaio

Il racconto

La pandemia vista con gli occhi del nemico

di David Quammen

N

essuna persona dotata di buon senso può contestare che il Covid 19 rappresenta una grande tragedia per l'umanità, una tragedia perfino nel senso in cui veniva usato questo termine nella Grecia antica, secondo la definizione di Aristotele, con il disastro esito legato a un qualche peccato d'orgoglio del protagonista. Protagonista che questa volta non è Edipo o Agamennone: stavolta siamo noi quel protagonista presuntuoso che si è attirato addosso il disastro. La portata e la devastazione della pandemia sono frutto di sfortuna, certo, e di un mondo pericoloso, certo, ma anche di catastrofiche carenze di preveggenza, volontà comune e capacità di leadership da parte dell'umanità.

● alle pagine 36 e 37

Era dal 23 aprile che non si registravano così tanti casi: 2.548 nuovi contagi. «Il virus continua a diffondersi, ma oggi il Paese è più preparato», spiega Locatelli, presidente del Consiglio superiore di sanità a Repubblica. E il governo corre ai ripari confermando la misura straordinaria fino al 31 gennaio.

di Bocci, Lauria e Zaino ● a pagine 6,7 e 43

L'inchiesta

Reddito di cittadinanza flop nelle città di Raggi e Appendino

di Cravero e d'Albergo ● a pagina 10

Il caso

Strappo di Di Battista "L'alleanza con il Pd Morte Nera per M5S"

di Annalisa Cuzzocrea ● a pagina 11



● a pagina 21

SCARPA

SHOP ONLINE - SCARPA.NET



MOJITO THE ORIGINAL.

Spettacoli



Perché mi piace il coraggio di X Factor

di Michele Serra ● a pagina 38

Domani Robinson



Dieci scrittori per una medaglia da Nobel

con un servizio di Parmeggiani ● a pagina 35

Sede: 00147 Roma, via risto oro olombo, 0
di 06/4 21, a 06/4 22 23 Sped. Abb.
Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Anzoni
Sano via ennes, 21 - tel. 02/574 41,
e-mail pubblicita@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: eligo, francia, ermania, recia, sole anorie,
Lussemburgo, alia, grecia P., londa, Slovenia € 3,00 - roania 22
Regno itto P.2,50 Svizzera italiana 3,50-Svizzera ranceese edesca 4,00

con
Giorgio Bocca
€ 11,90

NZ



Piemonte I cinghiali causano un incidente
Morti due calciatori sull'autostrada A26

MARCO CURTI, ROBERTO LODIGIANI E MICHELE SASSO - P. 11



Champions La Juve pesca il Barcellona
Sfida stellare tra Ronaldo e Messi

ANTONIO BARILLA - P. 28



LA STAMPA

VENERDÌ 2 OTTOBRE 2020

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 270 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, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

IL GOVERNO STUDIA NUOVE MISURE DI SICUREZZA CONTRO IL RIALZO DEI CONTAGI. IN UN SOLO GIORNO 2.584 NUOVI CASI. NON SUCCEDEVA DAL 24 APRILE

Mascherine obbligatorie anche all'aperto

Il vaccino pronto entro novembre. Speranza: "Occorre ancora prudenza ma è una spinta fondamentale per andare avanti"

LA POLITICA

Zingaretti attacca
"Serve una verifica con i Cinquestelle"

Il Movimento Cinque Stelle frena sui decreti sicurezza e Nicola Zingaretti avverte sulla tenuta dell'alleanza: «L'accordo siglato un anno fa non basta più, è necessario un salto di qualità». Il segretario del Pd puntualizza: «Ora serve una verifica di governo».

BERTINI E CAPURSO - P. 9

SALVINI A CATANIA TRA PROCESSO E DIBATTITI

IL RADUNO POPULISTA DEL CAPITANO

FLAVIA PERINA

La manifestazione convocata dalla Lega a Catania in apertura del processo a Matteo Salvini mette voglia di dire: la storia del centrodestra si ripete. In realtà, non è esattamente così. Anzi, la differenza tra le antiche mobilitazioni in difesa di Silvio Berlusconi e l'attuale risposta alla chiamata del Capitano racconta molte cose sull'evoluzione (o involuzione) di quello schieramento. La prima riguarda proprio il rapporto con la magistratura di un leader sotto inchiesta: quello di Berlusconi fu notoriamente tempestoso, con ripetute invocazioni alla piazza e al giudizio popolare, che tuttavia mai si realizzarono appieno. Persino nel 2013 il Cavaliere, dopo aver convocato il suo mondo a Roma, in piazza del Popolo, contro l'ennesimo processo milanese, depennò il messaggio, lo sostituì con un più generico «Tutti con Silvio per un'Italia nuova».

CONTINUA A PAGINA 19 LA MATTINA - P. 9

PAOLO RUSSO

Saranno i primi effetti della riapertura delle scuole. Oppure il fatto che ci siamo messi a dare la caccia al virus con il record di 118 mila tamponi in un solo giorno. - P. 2

SERVIZI - PP. 2-3

I RISCHI DI UNA PROROGA TROPPO LUNGA
SEL'EMERGENZA SOSPENDE LA DEMOCRAZIA

DONATELLA DI CESARE

Viviamo in un periodo storico singolare, una sorta di terra incognita segnata dall'ombra del coronavirus. E sono passati quasi sette mesi. Provvedimenti inconsueti, che oltrepassano i limiti della politica e toccano la vita di ciascuno, sono stati alla fine accettati dalla maggioranza. - P. 19

LE INTERVISTE

Bonomi: riforme o rischiamo i licenziamenti

TEODORO CHIARELLI



Un confronto più disteso con il governo, certo che sì. Tanto che il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, invoca un «patto per l'Italia» che coinvolga imprese, sindacati ed esecutivo. - P. 8

Landini: le aziende fanno il Sussidistan con i soldi pubblici

PAOLO GRISERI



«Tra il 2015 e il 2020 alle imprese sono andati sussidi per più di 50 miliardi». Per Maurizio Landini, leader Cgil, il Sussidistan sono le aziende che vivono di contributi pubblici. - P. 5

VERTICE TRA SANTA SEDE E USA

E' gelo tra Parolin e Pompeo. Pedofilia, via al processo in Vaticano



Il segretario di Stato americano, Mike Pompeo, arriva in Vaticano per incontrare il cardinale Pietro Parolin

DOMENICO AGASSO JR

Caro Mike Pompeo, insistere a chiederci di non rinnovare l'accordo con la Cina non serve. Può dire al suo presidente Trump di mettersi il cuore in pace. Il Vaticano tira dritto sulla via dell'intesa con Pechino. - P. 15

UDIENZA IL 14 OTTOBRE

Il Papa in campo per evitare la prescrizione

GIANLUIGI NUZZI

In Vaticano di notte calava la paura. Nel seminario dei chierichetti del Papa a palazzo San Carlo, tra la caserma della gendarmeria e Santa Marta, si aggirava l'orco più subdolo. - PP. 14-15

BRIVIDONNOIR
BRIGITTE GLASER BUFFET AL VELENO
È IN EDICOLA

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89
www.feltrinoro.it

BUONGIORNO

Lo avreste mai detto - quattordici mesi fa, quando al culmine della sbornia del Papete fu messo in piedi il Conte bis - che sarebbe arrivato prima il processo a Matteo Salvini della modifica ai malfamati decreti sicurezza? La giustizia ha infatti trovato una sua rara speditezza, e domani a Catania si aprirà il giudizio per sequestro di persona a carico del capo leghista. Lunedì, in Consiglio dei ministri, dove invece il torpore è diventato il cavallo di battaglia, sono previsti i ritocchi, giusto quelli suggeriti un anno e mezzo fa dal presidente della Repubblica. I decreti erano considerati porcheria, schifezza, orrore - si cita testuale - e dunque la modifica era di minima decenza e massima urgenza. Ci siamo tenuti la porcheria e la schifezza quattordici mesi e vabbè, è andata così. Piuttosto

Nota le differenze

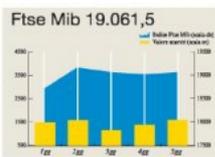
continuo a chiedermi - e mi do risposte querelelabili - come possano gli alleati di allora vedere il loro (ex) ministro dell'Interno alla sbarra, senza sentire su di sé una corresponsabilità, se non altro politica e morale. Ma la politica è questa e la morale pure, non da oggi. Nel frattempo i nostri porti restano pressoché chiusi, in quanto non sicuri a causa del Covid, mentre si sono aperti stadi e discoteche e, nella curiosa coincidenza delle elezioni regionali, la nave Alan Kurdi ha vagato in mare per quattro giorni, e a spoglio effettuato si è infine concesso l'attracco. Anche questo spiega che il salvinismo non è un'esclusiva di Salvini. Si nota una sola differenza: Salvini lo faceva e se ne vantava, ora continuano a farlo e tacciono perché un pochino se ne vergognano. Ma giusto un pochino. -

MATTIA FELTRI

NOBIS ASSICURAZIONI

www.nobis.it





BORSA +0,24% 1€ = \$1,1752

BORSE ESTERE	Euro-Stoccolma	0,9272	▼
Dow Jones	27.806	▲	
Nasdaq	11.819	▲	
S&P 500	3.270	▲	
Hong Kong	33.196	▼	
Francfort	18.731	▼	
Zurigo	10.338	▼	
Londra	8.879	▼	
Parigi	4.854	▼	
VALUTE	Euro-Dollaro	1,1752	▲
	Euro-Sterlina	0,9272	▼
	Euro-Yen	153,38	▲
	Euro-Fr.Sv.	1,0787	▼
	Euro-Yuan	7,9806	▲
INDICAMENTI	Btp 10 Y	0,4984	▼
	Bund 10 Y	-0,8802	▼
FUTURE	Euro-Btp	147,89	▼
	Euro-Bund	174,27	▼
	Ftse Mib	18,216	▲

Playboy torna a Wall Street con una spac a capitali cinesi

Il gruppo punta con forza sullo sviluppo dell'e-commerce, dagli indumenti intimi ai sex toys

Bussi a pagina 10



La finanza di lusso fa rotta sul green

La moda scommette sui bond sostenibili

Ferraro in MF Fashion

Anno XXXIII n. 185

Venerdì 2 Ottobre 2020

€4,00* *Classificatori*

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con Gentlemen & Ladies (MF €2,00 + Gentlemen €2,00)

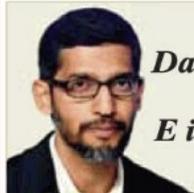


LE MOSSE DELLA MANO PUBBLICA SU RETI, AUTOSTRADE E BANCHE IL GOVERNO È IN PANNE

Lo Stato pasticciona

Il progetto fibra unica è sparito dai radar e Cdp-Enel non hanno un accordo su Open Fiber
 Conte litiga sulla nazionalizzazione di Aspi e Atlantia chiede l'intervento della Consob
 Pure la vendita di Mps (a Unicredit) è in stallo. E Gualtieri frena: aiuti Ue anche ai privati

LE BANCHE ITALIANE HANNO 23 MILIARDI PER FARE M&A SENZA AUMENTI DI CAPITALE



GIORNALI

**Da Google 1 miliardo agli editori
 E in Italia Gedi cerca un posto al Sole**

**MIANO FINANZA
 DIGITAL WEEK**

Come cambia il mattone nell'era del proptech

ASSICURAZIONI

Aviva al riassetto in Italia: vende il ramo danni e allunga con Unicredit



Martina e Carlo usano un termostato smart per avere sempre la giusta temperatura in casa

Eni gas e luce migliora l'efficienza energetica degli edifici con CappottoMio

Eni + Martina + Carlo è meglio di Eni.

Mettere al servizio del Paese tecnologie e competenze per utilizzare meglio l'energia, così da usarne meno. E per questo che, con Eni gas e luce, creiamo soluzioni capaci di rendere più efficienti le case, come CappottoMio, per diminuire sprechi e consumi. Scopri di più su eni.com

INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA

Recovery Fund, Rossi (Assoporti): "Risorse per integrazione logistica del Sud"

tra i grandi filoni tra grandi direttrici le ferrovie le strade la digitalizzazione questo è quello di cui ha bisogno il paese di cui ha bisogno la portualità la logistica credo che l'operato del governo della struttura tecnica di missione stia andando in questa direzione bisognava guardare al programma di recupero il programma di recovery con una visione di sistema quindi non si tratta di fare scelte localistiche scelte individuali si tratta di inquadrare gli interventi in una logica più grande in una logica di sistema paese



Ship2Shore

Primo Piano

che si sono dimostrati in questi anni quindi che potrebbero anche essere magari qualche avvicinamento in situazioni diverse perché a mio avviso sempre è sempre meglio non dare una continuità estrema nei vari territori è un modo per mettersi sempre in gara anche per loro per le loro figure quindi a mio avviso ci saranno delle conferme speriamo di introdurre anche energia nuova per determinate situazioni che vanno salvaguardate con molte con molta importanza

TGR Campania Primo Piano

Assemblea Assoport, l'economia del mare ai tempi del Covid

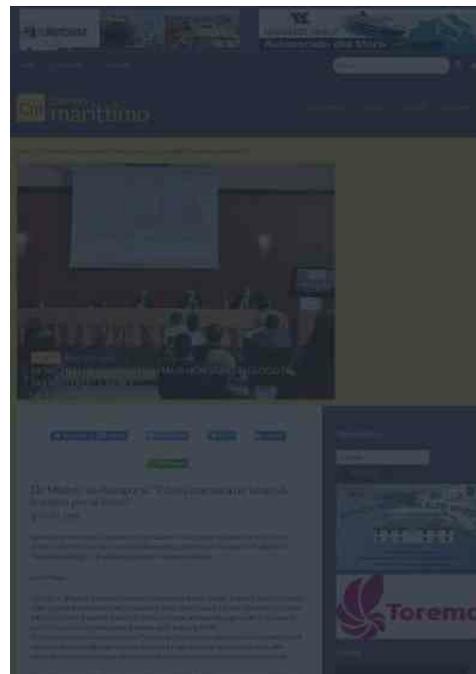
nel corso della Naples Shipping Week l'assemblea di Assoport che ha evidenziato l'importanza di investimenti infrastrutturali nei porti italiani affinché l'economia del mare possa continuare a sostenere la ripresa del Paese il servizio di Rino Genovese i porti italiani hanno svolto un ruolo fondamentale nel corso dell'emergenza sanitaria garantendo la continuità della filiera logistica ma ora bisogna rendere più efficienti e semplificare le loro attività istituzionali per sfruttarne tutta la potenzialità per una rapida ripresa economica a Napoli si è parlato della crescita sostenibile dei porti italiani sviluppo sostenibile con particolare riferimento agli investimenti in nuove infrastrutture logistiche e all'innovazione tecnologica quali strumenti di crescita dell'economia portuale che rappresenta il nove per



cento del PIL italiano bisogna tornare assolutamente a permettere agli operatori di poter tornare a lavorare semplicità questo naturalmente dipende dal virus cercheremo di tamponare le crociere sono ripartite quindi è un mondo piano piano ripresa noi chiediamo in primis nuovi investimenti infrastrutturale anche innovativi nei porti i porti sono la porta dell'economia italiana

De Micheli da Assoport: "L' Italia non sarà un luogo di transito per le merci"

01 Oct, 2020 I porti sono un potente strumento di attrazione e rafforzamento delle imprese - dice il ministro De Micheli a conclusione dell' Assemblea generale di Assoport ed annuncia i finanziamenti e gli interventi dei prossimi anni per il settore. Lucia Nappi NAPOLI - ' Il lavoro quotidiano nei porti consente a questo Paese di essere ancora in campo come grande Paese industriale', è questa la frase di chiusura e il grazie che la ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, rivolge all' Assemblea generale di **Assoport**, svo Ita a Napoli nell' ambito delle giornate dello shipping Week. Un riconoscimento che porta con se l' annuncio di interventi concreti ed investimenti per il settore sulla portualità con 'misure di medio e lungo periodo' nei prossimi anni, che rispondano ad una strategia complessiva di crescita del sistema economico nazionale. In una visione dove il rafforzamento della portualità non ha esclusivamente una funzione logistica. (VAI AL VIDEO) 'Non vogliamo rafforzare i porti' - spiega De Micheli - 'perché vogliamo trasformare l' Italia in un grande luogo di transito delle merci' - 'Ma dove si rafforzano i porti si insediano imprese di manifattura e imprese che hanno un contenuto di prodotto e di processo in grado di dare un contributo di crescita al sistema'. I porti individuati pertanto dall' analisi di De Micheli, come strumento potente di attrazione e rafforzamento delle imprese. Gli scenari individuati e sui cui andranno ad agire gli interventi economici prevedono: Misure di breve termine, temporanee ed emergenziali, che rispondano all' emergenza generata dal Covid. 'Misure replicabili solo per il tempo necessario per uscire dalla crisi' - Pertanto in risposta al calo del traffico passeggeri, al calo delle merci nei porti e all' arresto della crocieristica. Una particolare attenzione sarà rivolta all' industria crocieristica, la ministra specifica - 'non siamo ancora in grado di immaginare un ritorno alla normalità del settore se non quando ci sarà la possibilità di accedere al vaccino' - ma prima che ciò sia possibile la volontà del governo è quella di 'continuare ad accompagnare una condizione di presenza della crocieristica italiana anche alla luce delle restrizioni' Ma sarà con le misure di medio e lungo termine che il governo darà la vera spinta al settore. (VAI AL VIDEO) Nello scenario si delineano due linee guida per i porti nelle quali il finanziamento sarà indirizzato verso due obiettivi: Il primo obiettivo con interventi diretti alle infrastrutture dentro i porti per - 'l' efficientamento di strutture già esistenti' e per il 'potenziamento delle mission che alcuni porti hanno'. Secondo obiettivo diretto alla mobilità da e per i porti - 'Obiettivi già scritti e in parte finanziati nel piano Italia Veloce, che è ' allegato Infrastrutture al Piano nazionale di riforme, approvato in Cdm nel giugno scorso" Gli strumenti di finanziamento saranno 'i nuovi strumenti messi a disposizione dall' Europa, dal Green New Deal al Next Generation UE ' - specifica la ministra - per consentire di rendere 'l' accessibilità ai porti sul fronte stradale e ferroviario omogeneo e uniforme nei prossimi anni per tutte le realtà portuali'. "Questi sono i piani in parte finanziati dalle **AdSP** e in parte necessitano di nuova progettazione e programmazione in cui si inserisce la misura trasversale Green Port che è inserita in Next Generation UE, per interventi di adeguamento o sostituzione verso obiettivi di sostenibilità ambientale al 2030" - e ancora -"Sostegno pubblico ai principali attori, Autorità portuali e operatori, quindi per le misure previste nel progetto Green Port che vada a sostenere 'una fase di transizione ambientale profonda'.



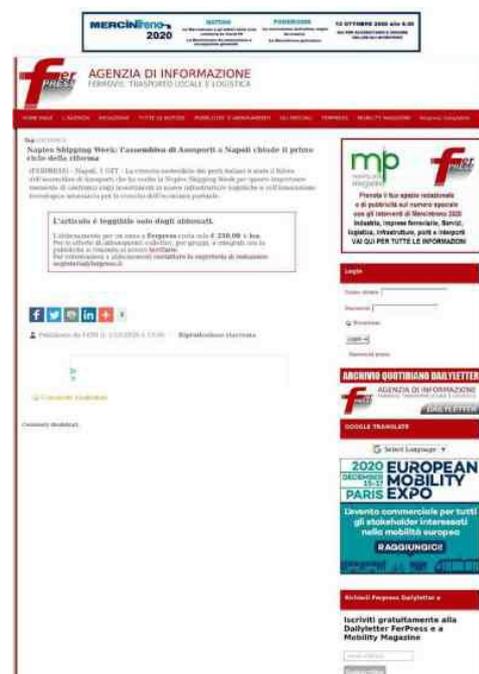
M5S: Ficara, i porti italiani sono un' infrastruttura fondamentale su cui investire

Il potenziamento delle infrastrutture portuali e logistiche è al centro delle politiche del governo e della maggioranza che lo sostiene, ben consapevoli del ruolo che il settore riveste per l' economia nazionale e del grande contributo che ha dato anche nel periodo del lockdown. Il 55% delle nostre merci viaggia passando dai porti italiani e il settore rappresenta il 9% del Pil: sono elementi, questi, da tenere ben chiari quando si parla delle potenzialità dei nostri porti". Lo afferma il deputato del M5S Paolo Ficara, vicepresidente della commissione Trasporti a Montecitorio, che ha partecipato, con una delegazione della IX Commissione Camera, all' Assemblée annuale di **Assoport** a Napoli. Presente anche il sottosegretario al MIT Roberto Traversi che ha da poco ricevuto la delega ai porti dalla ministra De Micheli. "Oggi ci sono tutti i presupposti, anche finanziari, per dare nuovo impulso a questo settore e innovarlo anche all' insegna della sostenibilità ambientale - riprende Ficara -. Navi meno inquinanti, banchine elettrificate, sviluppo della rete di depositi di gas naturale liquefatto come nuovo carburante del futuro: sono tanti gli elementi di innovazione su cui puntare. Il Movimento 5 Stelle si sta battendo per raggiungere questi obiettivi insieme a quello dell' efficientamento e semplificazione delle procedure amministrative". "Il sostegno economico dello Stato, in questa fase difficile, non è mancato e lo scorso agosto un decreto ministeriale ha finalmente finanziato il sistema dei porti, mettendo a disposizione risorse stanziata da tempo ma che non erano giunte a destinazione. La strada, dunque, è tracciata e con il contributo della conferenza dei presidenti, alla quale il Mit affida un ruolo centrale nella determinazione delle strategie di sviluppo, possiamo gettare le basi per dare centralità alle infrastrutture portuali nel lavoro complessivo di ripensamento del sistema nazionale della logistica e dei trasporti" conclude il deputato del Movimento 5 Stelle. [/dc]



Naples Shipping Week: l'assemblea di Assoportisti a Napoli chiude il primo ciclo della riforma

(FERPRESS) Napoli, 1 OTT La crescita sostenibile dei porti italiani è stato il fulcro dell'assemblea di **Assoportisti** 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 **Assoportisti** 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 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. 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. Oggi, 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 2 e vedrà la partecipazione ai lavori dell'On. Gaetano Manfredi, Ministro dell'Università e della Ricerca e del sindaco Luigi De Magistris.



Srm, oggi la presentazione del rapporto sull' economia marittima. Scudieri: Scenari per la ripartenza

Srm (centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta oggi, presso la Stazione Marittima di Napoli, alle 11.30, nell' ambito della Naples Shipping Week ed anche in modalità live streaming, il settimo rapporto annuale "Italian Maritime Economy" che quest' anno analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sui trasporti marittimi e la logistica, offrendo anche una visione strategica incentrata su intermodalità e sostenibilità, quali driver di resilienza agli shock economici e sanitari. Apriranno i lavori Giuseppe Nargi, direttore regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo ed il presidente di Srm, Paolo Scudieri, che ha dichiarato: "Il Mezzogiorno viene posto al centro in un settore dove possiede asset che possono dare notevole impulso alla modernizzazione e allo sviluppo del Paese per superare questo momento difficile. Il Rapporto è inoltre dedicato all' impatto del Covid-19 sul nostro sistema marittimo e analizza, anche attraverso l' uso di geomappe, quali possono essere i driver per la ripartenza. Illustreremo i nuovi modelli portuali e un focus sarà dedicato ai nuovi fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo anche in relazione a come i Paesi hanno reagito agli effetti della Pandemia". Di questi argomenti - dopo la presentazione del rapporto a cura di Massimo Deandreis, direttore generale Srm ed Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy Srm - ne discuteranno Andrea Angelino, cfo country Italia Enel e ad Enel Logistics, Ferdinando Nelli Feroci, presidente Istituto Affari Internazionali; Paolo Garonna, segretario generale Febaf - Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza, Mario Mattioli, presidente Confitarma e Daniele Rossi, presidente **Assoporti**. È previsto l' intervento in video del presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro.



Informazioni Marittime

Primo Piano

Superare la pandemia (nel 2024): presentato il nuovo rapporto Srm sull' economia marittima

L' edizione 2020 dello studio al centro di un convegno alla Stazione Marittima di Napoli

Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell' attuale situazione, su cui incide notevolmente la pandemia, e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di teu (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). D' altronde il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale "veicolo" dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale. Il Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy", presentato oggi giovedì da SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presso la Stazione Marittima di Napoli nell' ambito della Naples Shipping Week, analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-marittimo e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione è dedicata però a fornire

anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l' intermodalità e la sostenibilità. Numeri e sintesi del rapporto Dal rapporto emerge che il Mediterraneo rappresenta ancora una via privilegiata di transito per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. Ma l' impatto di Covid-19 sul Canale di Suez ha prodotto, nei primi 5 mesi del 2020, un forte calo delle containership -15% (segno della frenata dell' export da e verso Cina), bilanciato però dai transiti di navi di altri settori: oil (+11%) e dry (+42%). Significativo è anche l' elevato numero di blank sailing - rotte cancellate per mancanza di carico - che ha riguardato tutte le principali direttrici. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di teu, pari all' 11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima 7 milioni di teu persi a livello globale per il 2020. Questi ed altri temi caldi al centro del convegno aperto dall' intervento in collegamento video del presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro, e a seguire i saluti introduttivi di Paolo Scudieri, presidente di SRM, e Giuseppe Nargi, direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo. Dopo la presentazione del rapporto a cura di Massimo Deandreis, direttore generale SRM, e Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy SRM, è seguita una tavola rotonda. Ne hanno discusso: Andrea Angelino, Cfo Country Italia Enel e ad Enel Logistics; Paolo Garonna, segretario generale FeBAF - Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza; Mario Mattioli, presidente Confitarma; Ferdinando Nelli Feroci, presidente IAI - Istituto Affari Internazionali e Ugo Patroni Griffi, **Assoport**. Gli interventi Paolo Scudieri, presidente SRM, "Il Rapporto è giunto alla sua settima edizione e siamo lieti di presentarlo nell' ambito di una manifestazione così importante come la Naples Shipping Week. Questo è un anno particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale; SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati". Giuseppe Nargi, direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa



Sanpaolo "La fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. Quindi, ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo



Informazioni Marittime

Primo Piano

Intesa Sanpaolo ha creduto nelle ZES ed ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità Portuali di Napoli, Taranto e Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio. Durante la prima fase della crisi causata dal Covid 19 ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese ed assicurare il supporto agli investimenti in ripartenza e resilienza. Sul tema dello shipping continuiamo ad operare con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un Desk Shipping ed un desk Zes dedicati con specialisti consolidati. Inoltre, il nostro Gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all'innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici". Massimo Deandreis, direttore generale SRM, "Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell'export cinese, l'impatto sul Canale di Suez e l'emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l'importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L'Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l'interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni".

Napoli Village

Primo Piano

Il nuovo Rapporto 2020 'Italian Maritime Economy' di SRM presentato alla Naples Shipping Week

NAPOLI - SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) presenta oggi, giovedì 1° ottobre, il Settimo Rapporto Annuale 'Italian Maritime Economy' presso la Stazione Marittima di Napoli dalle 11.30 alle 13.30. L'evento si svolge sotto l'egida della Naples Shipping Week, manifestazione internazionale sui temi della portualità, dello shipping e della logistica di cui SRM è il Knowledge Partner. Il Rapporto 2020 analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-marittimo e i vari aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione è dedicata però a fornire anche una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l'intermodalità e la sostenibilità. Ad aprire il convegno l'intervento in collegamento video del

Presidente di Intesa Sanpaolo, Gian Maria Gros-Pietro, e a seguire i saluti introduttivi di Paolo Scudieri, Presidente di SRM, e Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo. Dopo la presentazione del Rapporto a cura di Massimo Deandreis, Direttore Generale SRM, e Alessandro Panaro, Responsabile Maritime & Energy SRM segue una tavola rotonda. Ne discutono: Andrea Angelino, CFO Country Italia Enel e AD Enel Logistics; Paolo Garonna, Segretario Generale FeBAF - Federazione Banche, Assicurazioni e Finanza; Mario Mattioli, Presidente Confitarma; Ferdinando Nelli Feroci, Presidente IAI - Istituto Affari Internazionali e Ugo Patroni Griffi, **Assoport**. La presentazione si svolge in presenza, ma è possibile seguire il convegno anche in modalità live streaming sui canali digitali di SRM e della Naples Shipping Week. Dichiarazioni: Paolo Scudieri, Presidente SRM, 'Il Rapporto è giunto alla sua settima edizione e siamo lieti di presentarlo nell'ambito di una manifestazione così importante come la Naples Shipping Week. Questo è un anno particolarmente difficile per la nostra economia e quindi per tutto il nostro sistema industriale e infrastrutturale; SRM ha analizzato gli scenari futuri e quali possono essere le strade da intraprendere per una ripartenza più rapida e per costruire un futuro più resiliente agli shock economici ed in questo la logistica e la portualità possono dare una forte mano affinché eventi come questo non ci colgano più impreparati'. Giuseppe Nargi, Direttore Regionale Campania, Basilicata, Calabria e Puglia di Intesa Sanpaolo 'La fase di emergenza di liquidità è superata e occorre guardare agli aspetti strutturali che toccano il sistema delle imprese. Quindi, ancora più urgente riportare il settore marittimo-portuale e logistico al centro delle politiche, perché è uno strumento essenziale di competitività delle aziende. Il gruppo Intesa Sanpaolo ha creduto nelle ZES ed ha attuato una decisa azione di promozione al fianco delle Autorità Portuali di Napoli, Taranto e Bari. Siamo convinti che, una volta a regime, queste possano contribuire alla crescita del territorio. Durante la prima fase della crisi causata dal Covid 19 ci siamo concentrati nel sostenere la liquidità delle imprese ed assicurare il supporto agli investimenti in ripartenza e resilienza. Sul tema dello shipping continuiamo ad operare con tutti gli strumenti finanziari a disposizione, abbiamo un Desk Shipping ed un desk Zes dedicati con specialisti consolidati. Inoltre, il nostro Gruppo, attraverso il suo Innovation Center, è molto attento all'innovazione per le imprese, con attività di scouting e investimenti di realtà hi-tech e ricerca sui nuovi trend tecnologici'.



Massimo Deandreis, Direttore Generale SRM, 'Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il



Napoli Village

Primo Piano

rallentamento della Belt and Road Initiative e dell' export cinese, l' impatto sul Canale di Suez e l' emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l' importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L' Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l' interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni.'

Anche De Micheli chiede unità al cluster marittimo italiano

Napoli Mentre anche il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, collegata da Roma all'assemblea generale di **Assoport** andata in scena questa mattina a Napoli nell'ambito della Naples Shipping Week, chiedeva a gran voce unità di intenti e di visione al cluster marittimo italiano, e specificatamente a quello portuale, l'**AdSP** della Sicilia Orientale, di fatto, rientrava nell'associazione con la presenza, in sala e fra i relatori, del suo presidente Andrea Annunziata, in tutta evidenza intenzionato a ricucire, almeno per metà dell'isola, visto che Pasqualino Monti (Sicilia Occidentale) non sembra intenzionato a fare altrettanto, lo strappo andato in scena due anni fa. Abbiamo attivato il percorso per un rientro nell'associazione che sarà formalizzato quanto prima, ha detto il numero uno dei porti di Catania e Augusta. Un segnale da questo punto di vista incoraggiante per un settore, quello marittimo appunto, particolarmente abile nel disperdersi in mille voci e mille rivoli. Nel mondo della portualità sono state le parole di De Micheli ho trovato interlocutori seri e affidabili, oltre ad un'elevata professionalità. Durante il periodo più duro della pandemia, quello del lockdown, sono state queste forze a far sì che il Paese non si fermasse, garantendo l'approvvigionamento delle merci e dei medicinali. Però a questo mondo devo chiedere di elaborare un ragionamento di sistema, guardare i porti italiani nel loro complesso, nell'ottica di un disegno integrato, anche per decidere quali capitoli di spesa finanziare con i fondi in arrivo dall'Europa. Oltre a questo vi chiedo ha detto il ministro rivolgendosi alla platea dei presidenti delle **AdSP** di prestare massima attenzione alle sensibilità locali e di elaborare, a stretto giro di posta, un approfondimento, anche in questo caso complessivo, sulle misure emergenziali che abbiamo messo in atto in questi mesi: così potremo vedere quali hanno funzionato e quali invece hanno avuto una resa inferiore a quanto ci saremmo aspettati, in modo da poter correggere il tiro nei prossimi mesi. Nel corso del suo intervento la responsabile del dicastero di Porta Pia ha ricordato i fondi recentemente stanziati per opere immediatamente cantierabili, annunciato l'intenzione di modernizzare i porti, gli interporti e la logistica perché l'Italia non sia solo un luogo di transito delle merci, ma un Paese che grazie a questi fattori riesca ad attrarre imprese di alto livello qualitativo e ha rivendicato le misure in materia di semplificazione già adottate. Nel corso della mattinata, non sono mancati spunti degni di nota. Come lo sfogo di Sergio Prete, presidente del porto di Taranto (**AdSP** del Mar Ionio), che si è affrettato a specificare che nel suo scalo non esiste alcun pericolo giallo: Non capisco questo clamore ha detto Dobbiamo auspicare che grandi operatori internazionali, in grado di inserire gli scali italiani nel contesto mondiale, possano investire nel nostro territorio, consentendo anche alle imprese già insediate di crescere ancora. Mi sembra un eccesso, ad esempio, dire che l'arrivo di Ferretti possa rappresentare un pericolo per lo Stato: non ho letto resistenze riguardo la cessione delle quote di maggioranza del gruppo, né analoghe considerazioni per gli altri stabilimenti presenti in Italia, in contesti altrettanto strategici. Paolo Emilio Signorini, presidente dei porti di Genova e Savona (**AdSP** del Mar Ligure Occidentale), notando come il principale flusso di merci in import arrivi dalla Cina mentre per l'export la principale destinazione siano gli Stati Uniti, ha punzecchiato l'Unione Europea: In America c'è un dialogo costante, a vari livelli, con le alleanze del trasporto containerizzato, dall'altra parte il governo di Xi Jinping indaga sui noli della rotta transpacificca, mentre le istituzioni continentali mostrano ancora una certa debolezza nello stabilire le regole di ingaggio. Infine, un altro tema ricorrente, quello del gigantismo navale, riferito in particolare al mondo delle crociere, e allora la parola a Pino Musolino,





Ship2Shore

Primo Piano

(AdSP del Mare Adriatico Settentrionale): La corsa a navi sempre più grandi per questo tipo di turismo andava bene finché era compatibile con le città che le ospitavano, ma per quanto riguarda le crociere possiamo giocare una carta fondamentale nel dialogo con le compagnie, che è quello della destinazione. Mi spiego meglio: a livello commerciale se una portacontainer non riesce ad entrare in un porto può andare in un altro senza troppi problemi, riorganizzando la logistica. Invece in questo caso la meta finale è decisiva: un conto è portare i turisti a Venezia, un altro è andare altrove. Da qui dobbiamo ripartire per trovare un punto di incontro tra le varie necessità.

Rossi: Presidenti delle AdSP esposti al pubblico ludibrio, ora basta

Napoli - Con il piglio tranquillo ma deciso tipico di un avvocato quale in effetti è il presidente di **Assoport** Daniele Rossi apre l'assemblea generale di Napoli con una vera e propria arringa in difesa dei suoi colleghi, più volte colpiti in questi mesi da vicende giudiziarie e politico-amministrative che hanno creato sgomento e amarezza anche a livello internazionale. Parliamo di funzionari dello Stato colpiti da giudizi che poi si dimostreranno superficiali e inconsistenti. Ben più di una difesa d'ufficio, quella di Rossi, rivolta in particolar modo si intuisce a Pino Musolino, ad esempio, nominato commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale di cui era presidente (quella di Venezia e Chioggia, Mare Adriatico Settentrionale) dopo che per ben quattro volte il comitato di gestione dell'ente aveva bocciato un bilancio con numeri positivi. Ma nel corso dei mesi, e degli anni, analoghe situazioni si sono succedute più o meno in tutti gli scali italiani. Rossi parte poi nella sua relazione dal recente periodo di lockdown, rimarcando come i porti siano sempre rimasti aperti, grazie a uomini e donne che hanno permesso alla logistica di andare avanti garantendo il rifornimento di merci e la sicurezza dei lavoratori. I traffici perduti non si possono certo recuperare, ma l'obiettivo deve essere quello di mitigarne l'impatto sui lavoratori. Un altro impegno di questi mesi prosegue Rossi è stata la partecipazione ai tavoli negoziali per il rinnovo del contratto di lavoro portuale. Imprese e lavoratori sono chiamati adesso ad esercitare il loro senso di responsabilità per trovare un'adeguata soluzione contrattuale, non è certo questo il tempo per una nuova conflittualità sulle nostre banchine. Un tema che ci porta anche all'annosa questione dell'autoproduzione: credo che si sia trovata una soluzione di equilibrio, sulla quale non è più tempo di fare discussioni. Bisogna prendere atto che le cose sono cambiate, adeguarsi di conseguenza e girare pagina, a prescindere da come la si pensi. Anzi, da qui bisogna ripartire per fare di una buona legge un'occasione di rilancio per i nostri porti. Il numero uno di **Assoport** chiede una risposta governativa, anche a livello continentale, contro quei Paesi che vivono o addirittura prosperano facendo dumping sociale e per mettere mano alla pianificazione portuale, visto che servono spesso tempi troppo lunghi per l'approvazione ad esempio dei Piani Regolatori Portuali (PRP) che diventano obsoleti ancora prima di entrare in vigore. Poi ecco l'elenco dei desiderata per la ripresa dopo la pandemia, Rossi snocciola i vari temi con la stessa semplicità con cui si mettono insieme gli ingredienti per una pietanza ben riuscita: Anzitutto serve sburocraziazione dice Credo sia possibile una tutela rigorosa dell'ambiente, ma in un quadro di leggi e regolamenti chiaro. Per sostenere la ripresa economica occorre inoltre una programmazione di medio periodo, che contribuisca a ridurre il divario tra Centro-Nord e Sud dell'Italia: la concentrazione logistica si scontra con la morfologia del nostro Paese, al contrario dobbiamo restare connessi, unendo gli hub portuali in modo materiale e immateriale. Ancora: Bisogna rivedere il Codice degli Appalti, si deve arrivare ad una compiuta riforma della legge 84 con una conferenza dei presidenti che funzioni con regolarità per essere davvero la cabina di regia di cui abbiamo bisogno. Solo quando sarà a regime potremo discuterne, farlo oggi assumerebbe i contorni di una simpatica nostalgia.



Ship2Shore

Primo Piano

Il cluster marittimo-portuale vede Napoli e poi risorge

Napoli È un po' come ritrovarsi ad una cerimonia di famiglia tra parenti che non si vedono da tempo l'Assemblea Generale Pubblica di **Assoporti** che apre virtualmente i lavori della Naples Shipping Week 2020; un evento che il Propeller Club Nazionale guidato dall'inossidabile Umberto Masucci ha fortemente voluto che si tenesse (sotto l'organizzazione consueta di Clickutility), a dispetto delle varie prescrizioni restrittive del momento e in particolare con la recrudescenza in Campania tenuta a bada con misure drastiche dal governatore regionale De Luca - come simbolo di una volontà di ripresa della vita nuova normale' (mascherine d'ordinanza e distanze di sicurezza sociale comprese). Una sorta di rimpatriata di lavoro da tempo agognata tra gli operatori di un cluster, quello portuale, resiliente e tenace, che ha pure stabilito la novità di un'assemblea dell'associazione delle **AdSP** che per la prima volta non si sia tenuta a Roma Dopo i saluti di rito dei due padroni di casa, Pietro Spirito per l'**AdSP** campana e l'Amm. Giovanni Pettorino quale Comandante Generale della Capitaneria di Porto il quale ha portato più di uno spunto di riflessione sulle tematiche roventi del settore - e quelli in remoto con un video messaggio registrato del Segretario Generale di ESPO (di cui è da poco vicepresidente il triestino' Zeno D'Agostino), la fiamminga Isabelle Ryckbost, la kermesse partenopea è entrata nel vivo con la relazione del Presidente Daniele Rossi. Il numero uno dell'**AdSP** di Ravenna, nominato quale traghettatore in una fase di transizione di **Assoporti**, rischia' di essere prorogato oltre la scadenza naturale del suo mandato la prossima primavera, stante la stagione dei rinnovi delle presidenze delle **AdSP** in pieno corso, che paiono non indurre a effettuare una nuova nomina che potrebbe essere azzardata (in attesa che si profili all'orizzonte quella figura da presidente esterno alle **AdSP**, un manager lobbysta, da parecchi auspicata). In platea oltre al Sottosegretario del MIT Roberto Traversi con delega ai porti (salito anche sul palco per un breve speech), Raffaella Paita, Presidente della IX Commissione Trasporti al Senato, il deputato leghista ed ex viceministro Edoardo Rixi, il presidente di Confitarma Mario Mattioli col direttore generale Luca Sisto, il presidente di Federlogistica Luigi Merlo, il Direttore Generale delle Dogane Marcello Minnenna (pure lui sullo scranno), il Direttore Generale di Confetra Ivano Russo, il presidente di Federimorchiatori Stefania Visco, la futura (già designata) membro del board in ART Autorità di Regolazione dei Trasporti Carla Roncallo e quasi tutti i suoi colleghi attuali presidenti delle diverse **AdSP** convenuti alla Stazione Marittima del Molo Angioino. Nel descrivere brevemente l'annus horribilis dell'economia mondiale forse mai visto dal dopoguerra del secondo conflitto mondiale in poi, Rossi ha encomiato la capacità dei nostri porti di non avere chiuso mai le banchine, malgrado le palesi difficoltà causate dalla pandemia, prima di mostrare grande amarezza per le vicende personali in cui sono incorsi un bel numero di colleghi (incluso egli stesso), esposti frettolosamente al pubblico ludibrio per questioni giudiziarie di dubbia fondatezza.



Shipping Italy

Primo Piano

Minenna (Dogane): 'Il 70% dell' export italiano è in mano a operatori logistici esteri'

Dal palco della Naples Shipping Week, intervenendo durante i lavori dell'assemblea generale 2020 di **Assoporti**, il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ha lanciato un monito sui necessari, ma eccessivamente frammentati controlli, controlli alla merce e sul fatto che la distribuzione mondiale del Made in Italy è in mano a operatori logistici e case di spedizione straniere. Secondo Marcello Minenna serve insomma 'uno sforzo innovativo' e le Dogane stanno cercando di fare la loro parte. Oggi esistono '133 controlli distribuiti su 17 pubbliche amministrazioni. Se prendiamo tutta la filiera logistica di merci e vettori i controlli diventano 400 su 27 pubbliche amministrazioni' ha detto il direttore. Aggiungendo poi che 'se ci spostiamo in Olanda i controlli su tutta l' intera filiera logistica di merci e vettori sono 80'. I controlli sono garanzia di salute pubblica e di benessere generale ma una loro semplificazione e razionalizzazione sarebbe doverosa anche secondo l' Agenzia delle Dogane. Oltre ai controlli, però, c' è un altro aspetto che Minenna ha messo in risalto e sono le rese commerciali delle vendite internazionali da parte degli esportatori italiani. 'Nel settore delle importazioni la filiera tutto sommato è integrata, ma non va bene che nella fase dell' esportazione il 70% non lo sia. Non ci sono campioni nazionali in grado di intercettare quando si va in uscita con la merce. In altri termini vengono a prendersi la merce presso la nostra struttura di trasformazione, produzione o distribuzione soggetti che spesso e volentieri non sono nazionali' ha sottolineato il direttore delle Dogane. 'Guardate - ha proseguito - che questa è una gran parte dell' internazionalizzazione. La catena del valore fa un giro, e questo giro include la parte dell' export. Per questo dicevo che ci troviamo di fronte a un trilemma logistica - Pil - commercio globale su cui bisogna mettere la testa e intervenire'. Minenna durante il suo intervento, ricordando che il Mediterraneo è ritornato centrale per gli scambi commerciali via mare, ha affermato: 'Non va bene che 300 miliardi di logistica passino nel Mediterraneo e ci scansino. Noi abbiamo un grande vantaggio: i migliaia di chilometri di coste e la distribuzione dei porti su tutto il territorio con dietro soggetti che consumano e piccole e medio imprese che trasformano, producono ed esportano. La nostra forza è la distribuzione su tutto il territorio nazionale e questa è una forza che va valorizzata. Serve uno sforzo sinergico con il nostro sistema produttivo. Si tratta di intercettare l' intermediazione logistica che già esiste'. Il direttore generale delle Dogane ha anche fatto cenno alle Zes (Zone Economiche Speciali) spiegando che 'senza la zona franca sono come un centometrista che corre con una gamba sola. Questo è un altro punto chiave sul quale l' impegno dell' Agenzia delle Dogane è assicurato'. Da seguire è il 'modello Taranto' su base nazionale.



Shipping Italy

Primo Piano

La fotografia di Srm sui cambiamenti in atto nel trasporto marittimo e nella portualità in Italia

Studi e Ricerche per il Mezzogiorno ha presentato a Napoli il nuovo Rapporto 2020 'Italian Maritime Economy' dal quale emerge una fotografia aggiornata dell' economia marittimo-portuale nazionale con dati e analisi sugli impatti della pandemia Covid-19, nuove geomappe, i modelli portuali del futuro, i fenomeni che stanno caratterizzando il Mediterraneo. Queste di seguito sono alcune delle risultanze principali. Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale 'veicolo' dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del Pil globale. Le previsioni al 2024 stimano un superamento dell' attuale situazione e una crescita della movimentazione container a livello mondiale del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di Teu (Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%). Il Mediterraneo rappresenta ancora una via centrale per i traffici containerizzati concentrando il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali via nave. L' impatto di Covid-19 sul Canale di Suez ha prodotto, nei primi 5 mesi del 2020, un forte calo delle containership -15% (segno della frenata dell' export da e verso Cina), bilanciato però dai transiti di navi di altri settori: oil (+11%) e dry (+42%). Da non dimenticare, però, anche il significativo impatto della scelte di alcuni vettori marittimi che hanno dirottato la rotte delle proprie grandi portacontainer attive fra Asia ed Europa imponendo loro di circumnavigare l' Africa. Impattante, ovviamente, anche l' elevato numero di blank sailing (rotazioni di linee cancellate per mancanza di carico) che ha riguardato tutte le principali direttrici. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,7 milioni di Teu, pari all' 11,6% della capacità totale di stiva. Srm stima 7 milioni di Teu persi a livello globale per il 2020. Il Covid-19 ha avuto poi un impatto significativo sulla Belt and Road Initiative: su 2.951 progetti per un valore di 3,87 trilioni di dollari, il 20% risulta 'gravemente colpito'. Contemporaneamente vi è stato invece un sensibile aumento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa e viceversa. A luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con un +68% su luglio 2019. Come già rivelato da **Assoport**, in Italia nel primo semestre 2020 l' import-export via mare ha subito l' impatto del Covid-19 registrando un calo in valore del 21% e un calo in tonnellate dell' 11% circa. Nonostante ciò il nostro Paese rimane saldamente leader nello short sea shipping nel Mediterraneo con 246 milioni di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 39%). Il mare assorbe il 36% dell' interscambio italiano mentre il trasporto su strada assorbe ancora il 50% del traffico merci. Massimo Deandreis, direttore generale di Srm, ha commentato le risultanze della ricerca dicendo: 'Mettiamo in risalto come la pandemia stia cambiando la geografia delle relazioni economiche mondiali viste attraverso la lente dei traffici marittimi. Lo scontro commerciale Cina-Usa visto dalla rotta del Pacifico, il rallentamento della Belt and Road Initiative e dell' export cinese, l' impatto sul Canale di Suez e l' emergere di rotte alternative sono elementi che influenzano direttamente anche gli scenari del Mediterraneo e la portualità del nostro Paese. Siamo in una fase di regionalizzazione della globalizzazione ed emerge chiaramente l' importanza strategica di investire per una portualità e una logistica efficiente e integrata con le reti europee. L' Italia è un ponte naturale tra Europa e Sud Mediterraneo per energia e logistica. Recuperare questo ruolo è una priorità nazionale coerente con l' interesse europeo e il Recovery Fund deve essere la spinta determinante a fare quegli investimenti che si aspettano da anni'. Srm conclude dicendo: 'Il mondo che uscirà dal post Covid sarà più complessa



del precedente'. Deandreis a questo proposito segnala per il futuro 'una ricerca di nuovi assetti competitive delle alleanze tra armatori', la 'ricerca di nuove rotte', la 'spinta alla regionalizzazione (intra-asiatiche



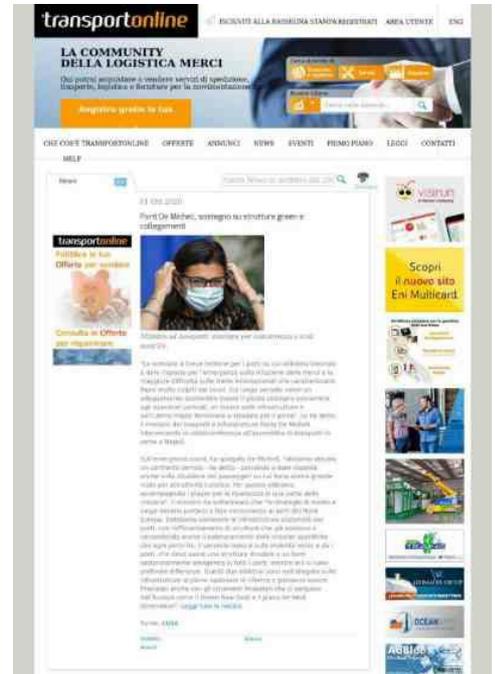
Shipping Italy

Primo Piano

e intra-Med), il 'reshoring e ripensamento delle supply chain globali', la 'crescita del ruolo della logistica e del ferro' e una 'priorità alle tematiche ambientali e Green New Deal'.

Porti: De Micheli, sostegno su strutture green e collegamenti

Ministro ad **Assoport**: 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 **Assoport** 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".



la logistica in export è controllata da spedizionieri stranieri

Made in Italy in mani estere

A lanciare l' allarme è l' Agenzia delle Dogane. Ma il ministro Paola De Micheli preannuncia il prolungamento al 2021 di alcune misure di sostegno ai trasporti

PAGINA A CURA DI NICOLA CAPUZZO

È quasi tutto in mano agli stranieri il trasporto delle merci made in Italy. Tre container su quattro carichi di prodotti nostrani vengono spediti e trasportati da operatori logistici stranieri. Con un' enorme perdita di reddito e di lavoro per il nostro Paese. A lanciare l' allarme è Marcello Minenna, direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli: «Nel settore delle importazioni la filiera tutto sommato è integrata, ma non va bene che nella fase dell' esportazione il 70% non lo sia. Non ci sono campioni nazionali in grado di intercettare quando si va in uscita con la merce», è il monito che ha lanciato dal palco della Naples Shipping Week durante l' assemblea 2020 di

Assoport. «In altri termini vengono a prendersi le merci presso le nostre strutture di trasformazione, produzione o distribuzione soggetti che spesso e volentieri non sono nazionali. Tutto ciò fa parte dell' internazionalizzazione: la catena del valore si sposta, includendo anche la parte dell' export. Ci troviamo di fronte al trilemma logistica - pil - commercio globale, su cui bisogna mettere la testa e intervenire». Nel dietro le quinte tuttavia qualche spedizioniere a bassa voce commenta dicendo: «Quando chiediamo a un

cliente perché compra la merce con consegna franco destino o vende franco fabbrica la risposta è sempre la stessa: non vogliono avere rogne con la Dogana». In realtà i tempi di sdoganamento delle merci in Italia sono nella quasi totalità dei casi molto brevi. La questione ruota attorno al disinteresse delle imprese italiane a controllare la logistica delle merci e allo scoordinamento esistente fra le diverse autorità che devono effettuare i controlli alle merci. Minenna ha ben presente il problema, e infatti ha parlato di «uno sforzo innovativo necessario». Aggiungendo poi: «Oggi in Italia esistono 133 controlli distribuiti su 17 pubbliche amministrazioni. Che diventano 400 su 27 pubbliche amministrazioni se prendiamo tutta la filiera logistica di merci e vettori. Se invece ci spostiamo in Olanda i controlli su tutta l' intera filiera logistica di merci e vettori sono 80». A proposito dei porti italiani «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. Hanno retto i rotabili e i container con un calo solo del 3%», ha sottolineato nella stessa occasione Daniele Rossi, presidente di **Assoport**. «I traffici perduti non si possono recuperare, ma dobbiamo mitigarne l' impatto negativo, soprattutto sui lavoratori». A rassicurare il comparto ha però provveduto il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli: «È del tutto evidente che siamo ancora in una condizione di non equilibrio del sistema, ma tutti insieme dobbiamo continuare ad agire, ascoltare e provare a fare la sintesi», ha dichiarato chiudendo l' assemblea di **Assoport**. «Il tutto al fine di 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 il primo semestre, del 2021». Il treno legislativo dove saliranno le prossime misure di sostegno sarà la Legge di Bilancio il cui iter prenderà avvio il prossimo 15 ottobre. «Vi chiedo di elaborare a stretto giro un approfondimento sulle misure che abbiamo messo in campo durante l' emergenza», ha concluso De Micheli rivolgendosi alla platea di istituzioni e imprese a vario titolo coinvolte nella logistica italiana delle merci. «Potrete così



darmi un ritorno su quali sono state più efficaci, su cui poter fare il punto anche per il 2021,



MF

Primo Piano

e quali invece hanno bisogno di una revisione in termini attuativi o 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. (riproduzione riservata)

Il Piccolo

Trieste

il dibattito

Passa in aula la mozione bipartisan sul Porto franco. Ma Fi non ci sta

Consiglio in pressing su governo e Ue per applicare il pieno regime extradoganale nello scalo di Trieste

DIEGO D' AMELIO

trieste Il ministro Stefano Patuanelli ha ribadito di giocarsi il mandato davanti ai triestini sull' applicazione del **Porto** franco e ieri il Consiglio regionale si è appellato all' unanimità al governo affinché dia il via libera alle esenzioni fiscali previste nel Trattato di pace del 1947 e considerate dai terminalisti strumento fondamentale per dare slancio allo scalo, protagonista in questi giorni per l' arrivo di Amburgo nella gestione della Piattaforma logistica. I voti sono tutti favorevoli alla mozione voluta da Fratelli d' Italia e condivisa anche dall' opposizione, ma ciò accade perché il gruppo di Forza Italia esce dall' Aula, un po' per il rapporto complicato con l' Autorità portuale post-Monassi, un po' per la contrarietà a un' azione condotta dalla destra (mai sensibile in passato ai punti franchi) in condivisione con le opposizioni. La mozione depositata dal meloniano Claudio Giacomelli passa infatti con il sostegno del centrodestra e delle forze di minoranza. Il via libera segna l' appello del Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia affinché il governo rompa i decennali indugi e chiedi all' Ue di inserire **Trieste** fra le zone extradoganali, permettendo all' Agenzia delle dogane di recepire lo status che prevede importazione, lavorazione ed esportazione delle merci senza pagamento di dazi. Dopo aver chiesto l' audizione delle Dogane e del presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino, dedicata alla mancata attuazione delle facilitazioni per **Trieste**, Giacomelli ha costruito la mozione d' intesa con centrodestra e centrosinistra. Il capogruppo di Fdi sottolinea che i punti franchi sono «uno straordinario strumento di promozione industriale: un modo per produrre occupazione in un settore caratterizzato dall' inarrestabile automatizzazione delle operazioni portuali. È fondamentale affiancare ai traffici quelle attività di trasformazione e logistica necessarie per creare nuove opportunità di crescita». La giunta sposa l' iniziativa con l' assessore Graziano Pizzimenti, secondo cui «il regime porterebbe vantaggi a tutto il territorio regionale: mi impegno a coinvolgere i nostri rappresentanti presso l' Ue per un dialogo diretto con le istituzioni comunitarie». Pieno appoggio da parte del Pd, che con Francesco Russo sottolinea l' importanza della «unanimità su un tema decisivo per il futuro di **Trieste**. Il clima fortunatamente è ben diverso da quando Fedriga e la Savino votavano alla Camera contro il mio emendamento che sdemanializzava **Porto** vecchio e rendeva nuovamente utilizzabili i punti franchi, ma l' assenza dei colleghi di Forza Italia fa pensare che la destra abbia ancora qualche problema con il **porto di Trieste**». Andrea Ussai rivendica a sua volta che «dopo anni di immobilismo anche a livello governativo si sta andando nella direzione giusta, grazie all' impegno di Patuanelli». Tutti d' accordo tranne Forza Italia, ma Giuseppe Nicoli è pronto a «sfidare chiunque a dire che Fi sia contro lo sviluppo del **porto**: siamo sempre stati per i punti franchi mentre altri non hanno avuto lo stesso atteggiamento. Abbiamo preferito non fare bagarre in Aula». I berluscones non hanno gradito che a farsi portabandiera della battaglia fosse Fdi, così come non è piaciuta la trasversalità della mozione. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



I tedeschi anseatici hanno conquistato il porto di Trieste battendo al fotofinish i cinesi

Amburgo sfocia sull' Adriatico

Speriamo che semplifichi le procedure burocratiche

DA BERLINO ROBERTO GIARDINA

I tedeschi hanno conquistato il **porto** di **Trieste** battendo al fotofinish i cinesi. Un bene un male? I giudizi sono contrastanti e, come sempre, la Germania, che domani festeggia i trent' anni della ritrovata unità, non gode di molte simpatie. Grazie all' euro domina l' Europa come non riuscì a Adolf Hitler con i suoi panzer? Intanto, bisogna precisare che sul **porto** di Svevo e di Joyce non sventolerà la bandiera della Repubblica Federale di Frau Merkel ma quella di Amburgo. E non è la stessa cosa. I particolari hanno la loro importanza. Gli anseatici ci tengono alla loro diversità, sono tedeschi molto particolari. Nelle targhe automobilistiche si precisa sempre il luogo di provenienza del guidatore, mentre noi ci abbiamo rinunciato sostenendo falsamente che era una decisione dell' Europa, una fake news per giustificare una speculazione di miliardi di lire. Le grandi città hanno il diritto di essere indicate da una sola lettera, «B» per Berlino, «M» per Monaco, invece Hamburg ha rinunciato al privilegio, e ne vuole due, «HH» per Hanseatic Hamburg, per ricordare l' appartenenza alla lega anseatica, come Brema, Lubeca, o Rostock, che fino al 3 ottobre 1990 si trovava nella Ddr. Gli amburghesi sono giudicati freddi dagli altri tedeschi, diciamo come i piemontesi per gli italiani. Io li trovo riservati, ma gentili. Sono prudenti prima di concedere la loro amicizia, poi si rimane amici per sempre, come avviene con i torinesi. Quando il regista Edmo Fenoglio diresse nel 1971 per la Rai la riduzione del romanzo Buddenbrook decise di far parlare i personaggi anseatici di Thomas Mann in dialetto triestino. Non vidi lo sceneggiato perché già vivevo a Amburgo, mi astengo da un giudizio ma con questo confesso di non poter essere obiettivo. Amburgo è una delle mie Heimat, una piccola patria, quella dei sentimenti e dei ricordi, qui è nato anche mio figlio. Vi giunsi come corrispondente decenni fa, partendo da una scrivania in redazione a Torino. La conoscevo solo attraverso i film e i romanzi. Appena vidi le bandiere sul **porto**, le banche a vela, e il mercato del pesce, mi sentii a casa. Quando lo racconto mi prendono per folle. Eppure c' era qualcosa in comune tra il **porto** sull' Elba e la mia Palermo, in Sicilia. Uno dei primi servizi richiesti dal direttore de Il Giorno, Italo Pietra, fu un reportage sul **porto**: perché la frutta e la verdura e le spezie destinate a Vienna venivano sbarcate a Amburgo e non a **Trieste**? Il direttore del **porto** era un signore gentile, al limite della pensione, fu paziente con me, che ignoravo i termini tecnici anche in italiano. Amburgo come tonnello è superata da diversi porti in Europa, perché non vi passa il petrolio, ma vi vengono sbarcate merci deperibili e di valore. E' un **porto** franco, i controlli doganali non sono rigidi, altrimenti, mi spiegò, si perderebbe tempo prezioso, ma se in un controllo a campione si scoprono irregolarità la compagnia di navigazione colpevole verrà bandita. Il container passa direttamente dalla nave ai camion sul molo collegato con l' autostrada, e giunge a Vienna mentre ancora le navi a **Trieste** sono bloccate dalla burocrazia. Mi mostrò anche i piani per allargare il **porto**, a 80 chilometri dal Mare del Nord, in previsione del traffico nel Duemila, aumentando anche il pescaggio nell' Elba, per accogliere le grandi navi container che ancora non esistevano. Per me un futuro da fantascienza. Il progetto è stato poi puntualmente realizzato. I triestini non parlano il platt deustch, il dialetto di Amburgo, un misto di tedesco, danese e inglese, ma credono che si intenderanno con gli anseatici.





Italia Oggi

Trieste

© Riproduzione riservata.

Il Piccolo

Trieste

L' alleanza con Amburgo può riportare Trieste agli antichi fasti

STEFANO PILOTTO

L' accordo firmato mercoledì fra Piattaforma logistica Trieste e il **Porto** di Amburgo segna una tappa storica nel processo di sviluppo della città di San Giusto e nel quadro dell' evoluzione geopolitica del grande **porto** del Nord Adriatico. Costretta dalle vicissitudini del passato a soggiacere alle limitazioni imposte dalle funzioni talora restrittive talora espansive delle proprie frontiere, Trieste non riuscì sempre a esprimere al meglio il proprio potenziale, legato alla formidabile posizione geografica. Le vicende belliche del Novecento compromisero la possibilità di Trieste di rivolgersi in senso esteso al servizio del continente europeo ed avvilirono spesso le sue legittime speranze. Sia lo sviluppo della globalizzazione economica, sia la caduta del muro di Berlino, sia il progresso dell' integrazione europea aprirono per Trieste, tuttavia, scenari nuovi, nell' ambito dei quali la città faticò, nondimeno, a trovare una strada certa e luminosa per rendere onore alla sua invidiabile collocazione. Quando, però, attraverso una gestione accorta delle infrastrutture portuali, i progetti legati agli investimenti si associarono a visioni politiche di ampio respiro, Trieste parve emergere alla distanza e intraprendere un cammino convincente verso gli orizzonti desiderabili del suo futuro. L' accordo del 2019 con la Cina per la nuova Via della seta sembrò una panacea, ma fu compromesso dalla tenace resistenza politica statunitense, che pose l' Italia di fronte a una serie di condizioni materialmente cogenti. L' accordo odierno con Amburgo, invece, apre una nuova pagina per Trieste, in quanto prepara un' alleanza economico-logistica con il grande **porto** del Nord Europa. Amburgo (orgogliosa città anseatica) è il **porto** principale del Paese più popoloso e più ricco dell' Ue, la città che offre uno sbocco marittimo essenziale a un blocco di oltre 80 milioni di cittadini, il cancello privilegiato verso l' Atlantico e anche verso il resto del mondo. Ma nel momento in cui l' Asia, pur con le riduzioni imposte dalla pandemia di coronavirus, si presenta sul mercato globale come il continente in maggior espansione, gli scambi con l' Oriente sono destinati ad acquisire un' importanza evidente. E anche per un Paese come la Germania (secondo esportatore mondiale di merci dopo la Cina), un' attenta razionalizzazione logistica si impone in ragione delle distanze. Chiedere alle navi che provengono dall' Asia di raggiungere Amburgo o Brema è di certo poco assennato, se queste possono arrivare molto più rapidamente nel grande **porto** del Nord Adriatico per essere poi convogliate verso la Germania medesima e verso tutto il bacino dell' Europa centrale e settentrionale. Ecco la scoperta di Trieste, della sua nuova Piattaforma logistica, delle moderne strutture ferroviarie e autostradali, della volontà di agire e di lavorare per il futuro. Trieste torna così a giocare quel ruolo essenziale che ebbe in passato quando fu il **porto** dell' Impero d' Austria, lo sbocco privilegiato della Mitteleuropa. Mai come in questo momento la cittadinanza dovrebbe ammirare il capolavoro pittorico di Cesare dell' Acqua, che domina la sala del Consiglio municipale, e che celebra la prosperità commerciale della città. -© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il 90% dei porti già in mani straniere Ma la Cina vuole pesare ancora di più

I gruppi esteri controllano diverse aree strategiche, Pechino punta pure su Taranto. A rischio l'export con la Germania

claudio antonellill segretario Usa, Mike Pompeo, lascia l'Italia alla volta della Croazia. L'incontro con il governo è andato formalmente bene. Nella sostanza dietro alle strette di mano e alle promesse di Luigi Di Maio e di Giuseppe Conte resta la diffidenza americana. Anche se qualcosa è cambiato rispetto a qualche mese fa. Gli Stati Uniti non sembrano avere voglia di abbandonarci alla sfera di competenza cinese. Vale per il nostro Paese, ventre molle dell'Ue, e vale pure per il resto dell'Europa da cui in queste ore sono arrivati più segnali di irrigidimento verso la Cina che negli ultimi tre anni. Ci riferiamo al tema dei cavi in fibra e a quello del 5G. Il bigliettino lasciato sulla scrivania del presidente del Consiglio mira a ricordarci che le nostre infrastrutture devono rimanere di competenza di aziende occidentali. Vale dunque per la rete unica così come i porti. Fino ad ora sono rimasti sullo sfondo della battaglia geopolitica in atto. Si è molto discusso di Taranto e pure del ruolo di Trieste, ma i prossimi mesi saranno decisivi per capire dove si sposterà il sistema portuale italiano. Al momento esistono 16 autorità portuali. I vertici sono in gran parte in scadenza quest'anno. L'ultima infornata era stata siglata dall'ex ministro Graziano Delrio. La prossima toccherà all'attuale titolare Paola De Micheli, anch'essa del Pd. La scelta dei presidenti in passato ha influenzato anche le decisioni di impronta geopolitica. In futuro sarà più difficile. Adesso i fari americani sono ufficialmente accesi. Per capire che basta una piccola spallata per farci cadere nell'influenza orientale e cinese è bene percorrere la Penisola e fare la mappa di chi gestisce i terminal e il passaporto di provenienza delle relative società. Ancora oggi a farla da padrone è Msc, la svizzera del gruppo Aponte. È presente in numerosi porti, soprattutto Genova, Livorno, Napoli e Gioia Tauro. Subito dopo incalza il gruppo cinese di Cosco che opera in quasi tutti gli scali, da Ravenna fino a Venezia e Spezia passando per Gioia Tauro. Radicati sono anche i terminalisti di Contship di ambito tedesco. Sono presenti a Genova, Ancona, Venezia e Trieste. C'è poi Psa Singapore presente a Genova e Venezia. Infine le due new entry. A Taranto, i turchi di Yilport. E a Trieste i tedeschi (già gestori di Amburgo) della Hhla. In fondo alla classifica quantitativa si piazza il gruppo Messina, praticamente l'unico italiano. Disegnando una mappa dell'Italia e piazzando le bandierine si può vedere che il peso degli equilibri cade in gran parte verso Msc e Maersk. Entrambe gravitano nella sfera del mondo occidentale. I cinesi seguono e il porto di Trieste ha visto il provvidenziale ingresso tedesco guarda caso dopo che la Cina communication construction company che aveva stretto un accordo con l'autorità triestina è finita dritta dritta nella blacklist di Mike Pompeo. A rompere questa virtuale parità tra occidente e oriente potrebbe essere proprio lo scalo di Taranto. Se ne è occupato il Copasir e i nostri servizi hanno fornito un report specifico al Parlamento. Report ancora segreto. Lo scorso anno Yilport ha chiuso un accordo diventato operativo dalla scorsa estate. Il presidente si chiama Yuksel Robert Yildirim. Non è particolarmente legato al partito di Recep Erdogan. Ha studiato negli Stati Uniti dove ha anche incontrato numerosi uomini d'affari cinesi. Adesso Cosco preme per una partnership mirata all'approdo a Taranto. Cccc, come abbiamo scritto sopra, è finita nella lista nera Usa e quindi Pechino preferirebbe usare l'uomo d'affari turco per triangolare



La Verità

Trieste

le merci a Taranto. Avere libertà di movimento in Puglia significa triangolare con la Libia da un lato e con i porti del Nord Europa. Potrebbe essere utile per i turchi che bypasserebbero la missione Ue Irini e per i cinesi che bypasserebbero a loro volta la scure Usa. La visita di Pompeo è servita a evidenziare i punti sensibili nei porti italiani. Esattamente la stessa cosa che farà oggi appena dopo essere sbarcato in Croazia. Gestire questi flussi per gli americani è una questione di potenza. Per noi invece una questione di sopravvivenza. Se i cinesi controllassero Trieste, Genova e Taranto potrebbero diventare i primi esportatori di merci verso la Germania. Oggi il primo partner Ue dei tedeschi siamo noi. In dieci anni rischieremmo di perdere il primato, senza sostituire il mercato d' esportazione tedesco con altro. Il pericolo è tutto qui e non è certo da sottovalutare.

Il Foglio

Trieste

Lezioni per l'Italia dal porto di Trieste

Le alternative alla Via della Seta ci sono. Perché sui porti la Germania fa scuola. Altro che i cinesi, i tedeschi; altro che terminale per la nuova Via della Seta, il porto di Trieste guarda al cuore dell' Europa, come del resto vuole la sua storia e la sua vocazione. Fugati i fantasmi della colonizzazione asiatica, l' accordo raggiunto tra Hamburger Hafen und Logistik e la Piattaforma logistica di Trieste ha un significato strategico che non deve sfuggire. Amburgo è il primo porto tedesco e anche primo polo ferroviario europeo, la Hhl è controllata per il 68,4 per cento dalla "libera città", ha 6.000 dipendenti e un fatturato di un miliardo e 350 milioni di euro, controlla quattro terminali amburghesi, uno a Odessa in Ucraina e uno a Tallinn in Estonia; ora diventa l' azionista di maggioranza della piattaforma triestina, creando in questo modo un gruppo leader in Europa, un sistema mare-ferro come lo chiamano i tecnici del settore, che collega il Mediterraneo al Mare del nord e al Baltico. La Piattaforma è stata appena completata con un investimento di 150 milioni di euro, 99 dei quali da parte della Autorità di sistema portuale dell' Adriatico orientale (l' ente pubblico che gestisce Trieste). Su di essa aveva messo gli occhi il China Merchants Group, ma le trattative non hanno condotto ad alcun accordo. La sponda germanica a questo punto allontana la Cina che, in ogni caso, non molla la pressione sugli scali marittimi italiani. I porti, del resto, sono più che mai strategici e l' Italia è di per sé un grande approdo, crocevia geografico, economico e politico tra nord e sud come tra est e ovest. I porti, però, in Italia non fanno sistema. E sono lo specchio deformato del localismo, della frammentazione, del mancato rapporto tra centro e periferia, tra governo centrale e amministrazioni periferiche. Una dimensione nazionale della questione portuale oggi manca e deve essere inserita in una visione più ampia, quanto meno continentale e poi globale. La logistica, la stessa pandemia lo ha dimostrato, è la spina dorsale dell' economia, sorretta dalle reti infrastrutturali. Nel piano per la ripresa questo pacchetto dovrebbe occupare i primi posti, secondo le prime indiscrezioni non sembra che sia così. Speriamo che siano fake news.



Joint Trieste-Amburgo: D'Agostino il regista

I tedeschi entrano con il 50% nella Piattaforma logistica

Vezio Benetti

TRIESTE Capoluogo giuliano in festa. Un momento atteso da anni che ha visto l'inaugurazione della Piattaforma logistica. Entra, non in punta di piedi, nella società che gestirà la struttura la Hhla Hamburger Hafen und Logistic Ag, operatore del porto anseatico che affianca i soci Francesco Parisi, l'azienda Icop dei costruttori Petrucco e l'Interporto di Bologna presieduto da Marco Spinedi. Si ferma l'avanzata dei cinesi alla conquista dei porti europei, ma soprattutto quelli del Mediterraneo. Le società controllate dal governo di Pechino erano riuscite a mettere i piedi, ma anche qualcosa di più, a Marsiglia, Vado Ligure, Valencia, Pireo. A Trieste la società tedesca ha firmato un accordo per rilevare il 50,1% della Piattaforma logistica che può vantare una estensione di 24 ettari, due attracchi e collegamento ferroviario. Durante l'inaugurazione è stata più volte sottolineata la validità di una partnership pubblico-privata con lo spedizioniere Parisi (200 anni di attività a Trieste), la Icop specializzata in microtunnel, fondazioni e strutture portuali e l'Interporto di Bologna che ha una piattaforma logistica ai vertici in Europa. È stato sottolineato dai soci che l'intesa con Amburgo non è solo un progetto di lavoro, ma anche un rapporto culturale, un grande progetto del passato, ma soprattutto del futuro. Questa alleanza darà nuovo impulso a Trieste, uno scalo che in questi ultimi anni, sotto la eccellente regia del presidente Zeno D'Agostino è salito ai primi posti nella classifica europea. Stoppata l'avanzata degli operatori cinesi il joint con Amburgo riporta lo scalo giuliano ad essere il casello autostradale verso i Paesi della ex cordina di ferro e sarà in grado di convogliare a Trieste le grandi opportunità di scambio esistenti fra l'Europa e l'Estremo Oriente perché la più completa attuazione della Via della Seta non si esaurisce nella Belt & Road Initiative di impronta cinese. Mancava oggi una visione forte di parte europea, capace di integrare e bilanciare interessi provenienti dall'Asia. Questo -ha aggiunto Zeno D'Agostino dalla tribuna durante l'inaugurazione- è il contributo strategico che viene oggi da Trieste, porto dall'animo internazionale, come dimostrano i numerosi capitali stranieri già presenti: Turchia, Svizzera, Danimarca, Ungheria tanto per citarne i principali. A presentare l'accordo è intervenuta Angela Titzrath ceo di Hhla che nel suo intervento (molto applaudito al termine) ha spiegato come la scelta della sua società sia stata guidata dalla volontà di ampliare la rete per includere un punto nodale di rilevanza strategica. I nostri clienti apprezzano la velocità di trasporto verso Austria, Ungheria e Germania di merci e beni grazie agli ottimi collegamenti ferroviari. Perciò il nostro impegno a Trieste è funzionale all'obiettivo di collegarci con i flussi marittimi con un servizio di qualità. Trieste, ha concluso, è come Amburgo una porta di accesso al mondo: Apriamola con coraggio, passione e determinazione. Francesco Parisi, ha accennato, dopo il saluto agli ospiti, Iniziamo un lavoro che dovrà vedere impegnati i nostri figli e i nostri nipoti, condividiamo con gli amici tedeschi il lavoro e le prospettive future. È una sfida che accettiamo volentieri. Vittorio Petrucco (Icop) ha evidenziato il lavoro di costruzione, ma ha voluto sottolineare che la Piattaforma logistica è il primo pezzo di un puzzle molto più grande. Massimiliano Fedriga, governatore del Friuli Venezia Giulia ha detto: Valutiamo in modo molto positivo questa nuova collaborazione con la Germania che rafforza i legami della Regione 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



Messaggero Marittimo

Trieste

Giulia. Questo investimento rappresenta una grande opportunità anche per la Germania che grazie a questa partnership potrà potenziare i collegamenti con il Sud Europa. Stefano Patuanelli, ministro dello Sviluppo Economico, a conclusione della cerimonia di inaugurazione, ha sottolineato l'esempio della sinergia pubblico-privata, un salto di qualità. Tolto il tappo della ferriera di Servola, ha detto, Trieste sarà la porta naturale fra l'Italia e l'Europa anche perché l'espansione del porto si concluderà con il molo VIII e il cuore del Porto Vecchio.

Piattaforma Trieste: Serracchiani, con Germania è alleanza strategica

GAM EDITORI

1 ottobre 2020 - "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. 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 TransportLogistic. 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 ieri 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.



Trieste, il Consiglio regionale approva mozione bipartisan per il porto franco: "Ora Roma ci ascolti"

Trieste - Approvata a maggioranza, senza voti contrari, la mozione in Consiglio regionale "sulla necessità che la Giunta regionale si attivi per sostenere presso il governo la piena attuazione del particolare regime giuridico dei punti franchi del **porto** di **Trieste**, quale occasione di sviluppo economico per tutta la regione e per l' Italia intera'. La mozione - proposta su iniziativa dei consiglieri Giacomelli, Bolzonello, Di Bert, Moretuzzo, Gherinich, Centis, Ussai, Honsell, Zalukar - è stata presentata dopo la denuncia , del luglio scorso, del presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico orientale , Zeno D' Agostino , davanti alla commissione del Consiglio regionale del Friuli Venezia Giulia sullo status doganale del **porto** franco di **Trieste**. "Isole Faroe, Groenlandia, Ceuta e Melilla in Africa, Polinesia francese, Nuova Caledonia, isole antartiche e australi francesi, sono tutte zone franche extradoganali dell' Unione europea - aveva osservato D' Agostino -. Il **porto** franco internazionale di **Trieste** non lo è. E questo perché l' Italia ha dimenticato di includerlo nella lista delle zone franche dell' Unione europea". Ad oltre tre mesi di distanza dall' appello di D' Agostino , la palla ora passa alla Giunta regionale a cui i consiglieri hanno chiesto, con un voto bipartisan, di portare avanti la battaglia a Roma, a maggior ragione in un "drammatico contesto economico" come quello attuale, per "valorizzare il regime dei punti franchi del **porto** di **Trieste**, anche quale occasione di sviluppo industriale e strumento per contrastare la delocalizzazione delle aziende e per attivare un virtuoso effetto volano per tutta l' economia regionale".



Trieste, il Consiglio regionale approva mozione bipartisan per il porto franco: "Ora Roma ci ascolti"

01 OTTOBRE 2020 - Notizie



Trieste - Approvata a maggioranza, senza voti contrari, la mozione in Consiglio regionale "sulla necessità che la Giunta regionale si attivi per sostenere presso il governo la piena attuazione del particolare regime giuridico dei punti franchi del porto di Trieste, quale occasione di sviluppo economico per tutta la regione e per l' Italia intera".
La mozione - proposta su iniziativa dei consiglieri Giacomelli, Bolzonello, Di Bert, Moretuzzo, Gherinich.

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

Porto, via agli scavi nel Canale dei Petroli «Così torneranno le linee dirette»

Musolino: serviti troppi anni. Venturini: colpa di Roma

A. R. T.

VENEZIA E' passato un anno esatto da quel 2 ottobre dell' anno scorso, quando - dopo l' ordinanza della Capitaneria di Porto che aveva ridotto ulteriormente i pescaggi del Canale dei Petroli - l' allora presidente dell' Autorità di sistema portuale (oggi commissario) **Pino Musolino** aveva lanciato un allarme pubblico: «Abbiamo accantonato 27 milioni di euro, ma non possiamo scavare i canali per colpa della burocrazia», aveva tuonato. Ieri però **Musolino** ha annunciato che presto le draghe arriveranno proprio nel Malamocco-Marghera, dopo il via libera del Provveditorato: verranno scavati 537 mila metri cubi di fanghi, riportando così la principale arteria di accesso al porto lagunare al pescaggio previsto dal piano regolatore (12 metri). In attesa del nuovo protocollo fanghi, ancora fermo al ministero dell' Ambiente, per ora si è tornati a usare quello vecchio: i sedimenti di categoria B e C verranno conferiti nell' Isola delle Tresse, quelli di tipo A saranno utilizzati per il ripascimento di una serie di barene identificate dai due enti. «Ci sono voluti anni, troppi sicuramente, ma finalmente, grazie anche alla preziosa collaborazione del provveditore Cinzia Zincone e all' attiva partecipazione di tutta la comunità portuale veneta, possiamo dire di aver sbloccato il nodo degli escavi in laguna - esulta **Musolino** - Potremo presto riallacciare i preziosi rapporti con gli operatori internazionali che si erano raffreddati a causa di un assurdo empiasse burocratico. Ripoteremo i collegamenti diretti e i servizi di feederaggio con i principali hub del Mediterraneo e dell' Estremo Oriente». Soddisfatta anche la Port Community: «Un' opera fondamentale per riallineare le caratteristiche tecnico-nautiche alle esigenze delle navi, per il rilancio della competitività, in un momento delicato per la portualità veneziana». Ma non è finita qui: il Provveditorato ha autorizzato anche l' escavo di 6 mila metri cubi nel Canale Industriale Ovest, che verrà riportato a meno 11 e il Porto aspetta con ansia il via libera anche a Chioggia, dove i canali sono interrati. In tutto sono stati sbloccati 15 milioni. Nel dibattito sul futuro dello scalo - dopo la notizia dell' investimento nel porto di Trieste da parte dei tedeschi di Amburgo - si inserisce anche Simone Venturini, assessore uscente allo Sviluppo economico. «La principale malattia del porto di Venezia si trova a Roma, dove si è deciso di non decidere», attacca. «Né il governo attuale né quelli precedenti hanno preso una decisione sulle crociere - spiega Venturini - nonostante nel 2017 il Comitato, sposando la linea del sindaco Luigi Brugnaro e del presidente Luca Zaia, avesse approvato il piano di far arrivare le grandi navi a Marghera e quelle medio-piccole in Marittima per il Canale Vittorio Emanuele». E anche sugli escavi, appunto, ci sono stati enormi ritardi. «Abbiamo pagato una forte disaffezione delle delegazioni che in Parlamento avrebbero dovuto difenderci e che, invece, si sono fatte lo sgambetto tra loro - riprende Venturini - mentre tutti in Friuli-Venezia Giulia, a partire da Debora Serracchiani quando era presidente della Regione, si sono fatti promotori del loro porto». Un attendismo frutto di errate strategie politiche. «Si è deciso di lisciare il pelo ai vari comitati veneziani ritenendoli più numerosi o forse più efficaci in chiave elettorale - chiarisce - ma così non è stato». Ora che c' è anche il Covid, è ancora possibile salvare il porto di Venezia? «Bisogna sviluppare una vera politica dei porti, individuando le specificità di ciascuno perché se è vero che noi abbiamo delle complessità evidenti, i limiti di pescaggio per il Mose su tutti, abbiamo



Corriere del Veneto

Venezia

anche un importante retroporto - conclude Venturini - In questa situazione, con la crisi della crocieristica a cui sono legate 5 mila famiglie, bisogna iniziare a prendere delle decisioni, almeno per il mantenimento minimo dei canali: se servono ogni volta 4 anni allora davvero si rischia di perdere ogni treno».

Venezia

Sbloccati gli scavi del canale Malamocco

VENEZIA L' Ufficio Salvaguardia di Venezia-Opere Marittime per il Veneto del Piopp (Provveditorato interregionale per le opere pubbliche), ha comunicato all' Autorità del sistema portuale, l' autorizzazione a procedere con l' escavo del canale Malamocco-Marghera a quota prevista dal Piano regolatore portuale nel tratto compreso tra il Bacino di evoluzione 3 e San Leonardo. Gli escavi permetteranno di rimuovere circa 537mila metri cubi di fanghi. Autorizzato anche l' escavo di oltre 6mila metri cubi di sedimenti nel Canale industriale ovest di Porto Marghera che potrà essere riportato alla quota di pescaggio di -11 metri. I lavori sono già stati aggiudicati con procedura aperta. Nel complesso l' importo stanziato ammonta a più di 15 milioni di euro. «Ci sono voluti anni, troppi sicuramente, ma finalmente, grazie anche alla preziosa collaborazione del Provveditore Cinzia Zincone e all' attiva partecipazione di tutta la comunità portuale veneta, possiamo dire di aver sbloccato il nodo degli escavi in Laguna - dichiara il Commissario straordinario **Pino Musolino** (foto)-. L' autorizzazione pervenutaci in queste ore, di fatto, ci permette di migliorare l' accessibilità nautica della principale arteria di comunicazione del porto veneziano». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

12 Nordest 2 dicembre 2019

Olinto, il padre dei poveri domenica diventerà Beato

• A Bologna proclamazione di don Matteo • Il vescovo di Chioggia, Tenuccio, consacrerà con il cardinale Zoppi il trase di Polentina che aiuterà gli orfani

Sbloccati gli scavi del canale Malamocco

Venezia. L' Ufficio Salvaguardia di Venezia-Opere Marittime per il Veneto del Piopp (Provveditorato interregionale per le opere pubbliche), ha comunicato all' Autorità del sistema portuale, l' autorizzazione a procedere con l' escavo del canale Malamocco-Marghera a quota prevista dal Piano regolatore portuale nel tratto compreso tra il Bacino di evoluzione 3 e San Leonardo. Gli escavi permetteranno di rimuovere circa 537mila metri cubi di fanghi. Autorizzato anche l' escavo di oltre 6mila metri cubi di sedimenti nel Canale industriale ovest di Porto Marghera che potrà essere riportato alla quota di pescaggio di -11 metri. I lavori sono già stati aggiudicati con procedura aperta. Nel complesso l' importo stanziato ammonta a più di 15 milioni di euro. «Ci sono voluti anni, troppi sicuramente, ma finalmente, grazie anche alla preziosa collaborazione del Provveditore Cinzia Zincone e all' attiva partecipazione di tutta la comunità portuale veneta, possiamo dire di aver sbloccato il nodo degli escavi in Laguna - dichiara il Commissario straordinario **Pino Musolino** (foto)-. L' autorizzazione pervenutaci in queste ore, di fatto, ci permette di migliorare l' accessibilità nautica della principale arteria di comunicazione del porto veneziano». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

È morta Elisa Pelizzaro, in coma da oltre 14 anni

È morta Elisa Pelizzaro, in coma da oltre 14 anni. La notizia è stata annunciata dalla famiglia. Elisa Pelizzaro era una donna di 65 anni, che era stata colpita da un ictus nel 2005 e da allora era rimasta in coma. La sua famiglia ha fatto sapere che lei è morta il 1 dicembre 2019, all' età di 65 anni. La notizia è stata annunciata dalla famiglia. Elisa Pelizzaro era una donna di 65 anni, che era stata colpita da un ictus nel 2005 e da allora era rimasta in coma. La sua famiglia ha fatto sapere che lei è morta il 1 dicembre 2019, all' età di 65 anni.

ANNO	MENSILE	QUARTILE	SEMESTRE
2019	12	12	12
2018	12	12	12
2017	12	12	12
2016	12	12	12
2015	12	12	12
2014	12	12	12
2013	12	12	12
2012	12	12	12
2011	12	12	12
2010	12	12	12
2009	12	12	12
2008	12	12	12
2007	12	12	12
2006	12	12	12
2005	12	12	12
2004	12	12	12
2003	12	12	12
2002	12	12	12
2001	12	12	12
2000	12	12	12
1999	12	12	12
1998	12	12	12
1997	12	12	12
1996	12	12	12
1995	12	12	12
1994	12	12	12
1993	12	12	12
1992	12	12	12
1991	12	12	12
1990	12	12	12
1989	12	12	12
1988	12	12	12
1987	12	12	12
1986	12	12	12
1985	12	12	12
1984	12	12	12
1983	12	12	12
1982	12	12	12
1981	12	12	12
1980	12	12	12
1979	12	12	12
1978	12	12	12
1977	12	12	12
1976	12	12	12
1975	12	12	12
1974	12	12	12
1973	12	12	12
1972	12	12	12
1971	12	12	12
1970	12	12	12
1969	12	12	12
1968	12	12	12
1967	12	12	12
1966	12	12	12
1965	12	12	12
1964	12	12	12
1963	12	12	12
1962	12	12	12
1961	12	12	12
1960	12	12	12
1959	12	12	12
1958	12	12	12
1957	12	12	12
1956	12	12	12
1955	12	12	12
1954	12	12	12
1953	12	12	12
1952	12	12	12
1951	12	12	12
1950	12	12	12
1949	12	12	12
1948	12	12	12
1947	12	12	12
1946	12	12	12
1945	12	12	12
1944	12	12	12
1943	12	12	12
1942	12	12	12
1941	12	12	12
1940	12	12	12
1939	12	12	12
1938	12	12	12
1937	12	12	12
1936	12	12	12
1935	12	12	12
1934	12	12	12
1933	12	12	12
1932	12	12	12
1931	12	12	12
1930	12	12	12
1929	12	12	12
1928	12	12	12
1927	12	12	12
1926	12	12	12
1925	12	12	12
1924	12	12	12
1923	12	12	12
1922	12	12	12
1921	12	12	12
1920	12	12	12
1919	12	12	12
1918	12	12	12
1917	12	12	12
1916	12	12	12
1915	12	12	12
1914	12	12	12
1913	12	12	12
1912	12	12	12
1911	12	12	12
1910	12	12	12
1909	12	12	12
1908	12	12	12
1907	12	12	12
1906	12	12	12
1905	12	12	12
1904	12	12	12
1903	12	12	12
1902	12	12	12
1901	12	12	12
1900	12	12	12
1899	12	12	12
1898	12	12	12
1897	12	12	12
1896	12	12	12
1895	12	12	12
1894	12	12	12
1893	12	12	12
1892	12	12	12
1891	12	12	12
1890	12	12	12
1889	12	12	12
1888	12	12	12
1887	12	12	12
1886	12	12	12
1885	12	12	12
1884	12	12	12
1883	12	12	12
1882	12	12	12
1881	12	12	12
1880	12	12	12
1879	12	12	12
1878	12	12	12
1877	12	12	12
1876	12	12	12
1875	12	12	12
1874	12	12	12
1873	12	12	12
1872	12	12	12
1871	12	12	12
1870	12	12	12
1869	12	12	12
1868	12	12	12
1867	12	12	12
1866	12	12	12
1865	12	12	12
1864	12	12	12
1863	12	12	12
1862	12	12	12
1861	12	12	12
1860	12	12	12
1859	12	12	12
1858	12	12	12
1857	12	12	12
1856	12	12	12
1855	12	12	12
1854	12	12	12
1853	12	12	12
1852	12	12	12
1851	12	12	12
1850	12	12	12
1849	12	12	12
1848	12	12	12
1847	12	12	12
1846	12	12	12
1845	12	12	12
1844	12	12	12
1843	12	12	12
1842	12	12	12
1841	12	12	12
1840	12	12	12
1839	12	12	12
1838	12	12	12
1837	12	12	12
1836	12	12	12
1835	12	12	12
1834	12	12	12
1833	12	12	12
1832	12	12	12
1831	12	12	12
1830	12	12	12
1829	12	12	12
1828	12	12	12
1827	12	12	12
1826	12	12	12
1825	12	12	12
1824	12	12	12
1823	12	12	12
1822	12	12	12
1821	12	12	12
1820	12	12	12
1819	12	12	12
1818	12	12	12
1817	12	12	12
1816	12	12	12
1815	12	12	12
1814	12	12	12
1813	12	12	12
1812	12	12	12
1811	12	12	12
1810	12	12	12
1809	12	12	12
1808	12	12	12
1807	12	12	12
1806	12	12	12
1805	12	12	12
1804	12	12	12
1803	12	12	12
1802	12	12	12
1801	12	12	12
1800	12	12	12
1799	12	12	12
1798	12	12	12
1797	12	12	12
1796	12	12	12
1795	12	12	12
1794	12	12	12
1793	12	12	12
1792	12	12	12
1791	12	12	12
1790	12	12	12
1789	12	12	12
1788	12	12	12
1787	12	12	12
1786	12	12	12
1785	12	12	12
1784	12	12	12
1783	12	12	12
1782	12	12	12
1781	12	12	12
1780	12	12	12
1779	12	12	12
1778	12	12	12
1777	12	12	12
1776	12	12	12
1775	12	12	12
1774	12	12	12
1773	12	12	12
1772	12	12	12
1771	12	12	12
1770	12	12	12
1769	12	12	12
1768	12	12	12
1767	12	12	12
1766	12	12	12
1765	12	12	12
1764	12	12	12
1763	12	12	12
1762	12	12	12
1761	12	12	12
1760	12	12	12
1759	12	12	12
1758	12	12	12
1757	12	12	12
1756	12	12	12
1755	12	12	12
1754	12	12	12
1753	12	12	12
1752	12	12	12
1751	12	12	12
1750	12	12	12
1749	12	12	12
1748	12	12	12
1747	12	12	12
1746	12	12	12
1745	12	12	12
1744	12	12	12
1743	12	12	12
1742	12	12	12
1741	12	12	12
1740	12	12	12
1739	12	12	12
1738	12	12	12
1737	12	12	12
1736	12	12	12
1735	12	12	12
1734	12	12	12
1733	12	12	12
1732	12	12	12
1731	12	12	12
1730	12	12	12
1729	12	12	12
1728	12	12	12
1727	12	12	12
1726	12	12	12
1725	12	12	12
1724	12	12	12
1723	12	12	12
1722	12	12	12
1721	12	12	12
1720	12	12	12
1719	12	12	12
1718	12	12	12
1717	12	12	12
1716	12	12	12
1715	12	12	12
1714	12	12	12
1713	12	12	12
1712	12	12	12
1711	12	12	12
1710	12	12	12
1709	12	12	12
1708	12	12	12
1707	12	12	12
1706	12	12	12
1705	12	12	12
1704	12	12	12
1703	12	12	12
1702	12	12	12
1701	12	12	12
1700	12	12	12
1699	12	12	12
1698	12	12	12
1697	12	12	12
1696	12		

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

canali interrati

Malamocco - Marghera Via libera allo scavo

VENEZIA Via libera all'escavo del canale Malamocco-Marghera a quota prevista dal Piano Regolatore Portuale nel tratto compreso tra il Bacino di evoluzione 3 e San Leonardo. Gli escavi permetteranno di rimuovere circa 537mila metri cubi di fanghi. I sedimenti di categoria B e C verranno conferiti nell'Isola delle Tresse, mentre i sedimenti di tipo A saranno utilizzati per il ripascimento di una serie di barene identificate dall'Autorità assieme al Provveditorato. Autorizzato anche l'escavo di oltre 6mila metri cubi di sedimenti nel Canale Industriale Ovest di Porto Marghera che potrà essere riportato alla quota di pescaggio di -11 metri. I lavori sono già stati aggiudicati con procedura aperta. Nel complesso l'importo stanziato per le attività di scavo e conferimento ammonta a più di 15 milioni di euro. «Ci sono voluti anni, troppi, ma finalmente, grazie anche alla preziosa collaborazione del Provveditore Cinzia Zincone e all'attiva partecipazione di tutta la comunità portuale veneta, possiamo dire di aver sbloccato il nodo degli escavi in Laguna» commenta il commissario straordinario **Pino Musolino**. «Il porto di Venezia potrà presto riallacciare i preziosi rapporti con gli operatori internazionali che si erano raffreddati a causa di un assurdo empassé burocratico. Ciò vorrà dire riportare in Laguna i collegamenti diretti e i servizi di feederaggio con i principali hub portuali del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente, alimentando il lavoro dei nostri terminal, servendo con maggior efficacia l'industria veneta e sviluppando nuovi e competitivi servizi logistico-portuali. Il lavoro da fare per recuperare il terreno perduto è ancora grande» sottolinea **Musolino** confidando anche nel recupero dei pescaggi del porto di Chioggia. --



Venezia: via all'escavo del canale Malamocco-Marghera

Musolino: 'Riguadagniamo il pescaggio perso negli ultimi anni'

Redazione

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



Venezia, si sblocca il nodo degli escavi

Si è sbloccato il nodo degli escavi in Laguna. L' Ufficio Salvaguardia di Venezia-Opere marittime per il Veneto del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche (Piopp) ha infatti dato il via libera al dragaggio del canale Malamocco-Marghera alla quota prevista dal Piano Regolatore Portuale nel tratto compreso tra il Bacino di evoluzione 3 e San Leonardo. A dare la notizia è stata la stessa Autorità di Sistema del Mar Adriatico Settentrionale. Grazie all' intervento verranno rimossi 537 mila metri cubi di fanghi. I sedimenti di categoria B e C verranno conferiti nell' Isola delle Tresse, mentre i sedimenti di tipo A saranno utilizzati per il ripascimento di una serie di barene identificate dall' Autorità assieme al Piopp. Il Piopp ha autorizzato anche l' escavo di oltre 6mila metri cubi di sedimenti nel Canale industriale Ovest di Porto Marghera che potrà essere riportato alla quota di pescaggio di -11 metri. I lavori sono già stati aggiudicati con procedura aperta e nel complesso l' importo stanziato per le attività di scavo e conferimento ammonta a più di 15 milioni di euro. «Ci sono voluti anni, troppi sicuramente, ma finalmente, grazie anche alla preziosa collaborazione del Provveditore Cinzia Zincone e all' attiva partecipazione di tutta la comunità portuale veneta, possiamo dire di aver sbloccato il nodo degli escavi in Laguna» ha dichiarato il commissario straordinario dell' AdSP, **Pino Musolino**. «L' autorizzazione pervenutaci in queste ore, di fatto, ci permette di riguadagnare il pescaggio perso negli ultimi anni e, di conseguenza, di migliorare sensibilmente l' accessibilità nautica della principale arteria di comunicazione del porto veneziano. In parole povere, il porto di Venezia potrà presto riallacciare i preziosi rapporti con gli operatori internazionali che si erano raffreddati a causa di un assurdo impasse burocratico. Ciò vorrà dire riportare in Laguna i collegamenti diretti e i servizi di feederaggio con i principali hub portuali del Mediterraneo e dell' Estremo Oriente, alimentando il lavoro dei nostri terminal, servendo con maggior efficacia l' industria veneta e sviluppando nuovi e competitivi servizi logistico-portuali».

REDAZIONE PORT NEWS



Venezia: dopo anni di stop si procede con l'escavo del canale Malamocco-Marghera

Venezia, 1 ottobre 2020 - L' Ufficio Salvaguardia di Venezia - Opere Marittime per il Veneto del PIOPP, Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche, ha comunicato all' AdSP l' autorizzazione a procedere con l' escavo del canale Malamocco-Marghera a quota prevista dal Piano Regolatore Portuale nel tratto compreso tra il Bacino di evoluzione 3 e San Leonardo. Gli escavi permetteranno di rimuovere circa 537mila metri cubi di fanghi. I sedimenti di categoria B e C verranno conferiti nell' Isola delle Tresse, mentre i sedimenti di tipo A saranno utilizzati per il ripascimento di una serie di barene identificate dall' Autorità assieme al PIOPP. In una comunicazione separata, il PIOPP ha autorizzato anche l' escavo di oltre 6mila metri cubi di sedimenti nel Canale Industriale Ovest di Porto Marghera che potrà essere riportato alla quota di pescaggio di -11 metri. I lavori di escavo sono già stati aggiudicati con procedura aperta. Nel complesso l' importo stanziato per le attività di scavo e conferimento ammonta a più di 15 milioni di euro. "Ci sono voluti anni, troppi sicuramente, ma finalmente, grazie anche alla preziosa collaborazione del Provveditore Cinzia Zincone e all' attiva partecipazione di tutta la comunità portuale veneta, possiamo dire di aver sbloccato il nodo degli escavi in Laguna" - dichiara il Commissario Straordinario **Pino Musolino**. "L' autorizzazione pervenutaci in queste ore, di fatto, ci permette di riguadagnare il pescaggio perso negli ultimi anni e, di conseguenza, di migliorare sensibilmente l' accessibilità nautica della principale arteria di comunicazione del porto veneziano. In parole povere, il porto di Venezia potrà presto riallacciare i preziosi rapporti con gli operatori internazionali che si erano raffreddati a causa di un assurdo impasse burocratico. Ciò vorrà dire riportare in Laguna i collegamenti diretti e i servizi di feederaggio con i principali hub portuali del Mediterraneo e dell' Estremo Oriente, alimentando il lavoro dei nostri terminal, servendo con maggior efficacia l' industria veneta e sviluppando nuovi e competitivi servizi logistico-portuali. Il lavoro da fare per recuperare il terreno perduto è ancora grande - sottolinea **Musolino** - ma confido che la convergenza politico-amministrativa di questi ultimi mesi possa gettare le basi per un solido rilancio che dovrà passare, necessariamente, anche per il recupero dei pescaggi del porto di Chioggia".

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. The main article headline is "Venezia: dopo anni di stop si procede con l'escavo del canale Malamocco-Marghera". Below the headline is a sub-headline "Pescaggio e opere 2020, gli scavi". There is a small image showing a map of the Venetian lagoon with a yellow line indicating the excavation site. To the right of the article, there are several smaller sections: "Articoli del mese ottobre 2020" with a table of contents, "INDICE CATEGORIE", "FRONTLINE CAMPANI", and "Seareporter.it". The website header includes the logo "Seareporter.it" and navigation links like "Home", "Tutti", "Industria & Economia", "Impresa", "Attualità", "Ambiente", "Area", "Turismo", "Crisi", and "Tutti la news".

Venezia, disco verde all' escavo del canale Malamocco-Marghera. Musolino: "Intervento strategico"

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



Venezia, disco verde all'escavo del canale Malamocco-Marghera. Musolino: "Intervento strategico"

01 OTTOBRE 2020 - Notizie



Venezia - Dopo anni di stop, l' Ufficio Salvaguardia di Venezia - Opere Marittime per il Veneto del PIOPP (Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche), ha comunicato all' Autorità di Sistema Portuale l' autorizzazione a procedere con l' escavo del canale Malamocco-Marghera a quota prevista dal Piano regolatore portuale (Prp) nel tratto compreso tra il Bacino di evoluzione 3 e San Leonardo.

Gli escavi permetteranno di rimuovere circa 537mila metri cubi di fanghi. I sedimenti di categoria B e C verranno conferiti nell' Isola delle Tresse, mentre i sedimenti di tipo A saranno utilizzati per il ripascimento di una serie di barene identificate dall' Autorità assieme al PIOPP. In una comunicazione separata, il PIOPP ha autorizzato anche l' escavo di oltre 6mila metri cubi di sedimenti nel Canale Industriale Ovest di Porto Marghera che potrà essere riportato alla quota di pescaggio di -11 metri. I lavori di escavo sono già stati aggiudicati con procedura aperta. Nel complesso l' importo stanziato per le attività di scavo e conferimento ammonta a più di 15

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

Shipping Italy

Venezia

Miracolo a Venezia: dal Provveditorato è arrivato il via libera a dragare i fondali di Marghera

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



Alcuni addetti ai lavori lo hanno definito un miracolo e per chi lo aspettava da molti anni con ansia può effettivamente sembrare tale: sta di fatto che l'Ufficio Salvaguardia di Venezia - Opere Marittime per il

Il Nautilus

Venezia

CONFERENZA STAMPA BILANCIO DI MANDATO DEL COMMISSARIO MUSOLINO, VENEZIA 5 OTTOBRE ORE 11:00 (IN PRESENZA E VIA WEB)

Lunedì 5 ottobre 2020 alle ore 11:00 il Commissario Straordinario dell' Autorità di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** **Pino Musolino** presenterà alla stampa il Bilancio di Mandato 2017-2020. Sarà l' occasione per fare il punto sui molti progetti portati a termine in un periodo particolarmente complesso e per tracciare le direttrici del futuro sviluppo dei porti di Venezia e di Chioggia. La conferenza stampa si terrà presso la sede dell' Autorità a Venezia (Santa Marta) e sarà accessibile anche via web. Per partecipare fisicamente all' incontro e per ricevere il link dello streaming è necessario confermare la presenza. Sono a disposizione anche alcuni posti auto riservati a quanti ne faranno richiesta ed esibiranno l' invito allegato al varco Sant' Andrea.



Porto, riapre il canale dei Petroli

*«Via libera allo scavo del canale Malamocco-Marghera che consentirà l'accesso alle navi di elevato tonnellaggio
«Soddisfazione degli operatori, i lavori per rimuovere 500mila tonnellate di fanghi costeranno 15 milioni di euro*

ECONOMIA MESTRE Via libera allo scavo del canale dei Petroli, la via d'acqua che dalla Bocca di porto di Malamocco arriva alle banchine di Porto Marghera. La notizia, attesa da mesi nella sede dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**, è arrivata ieri dall' Ufficio salvaguardia-Opere marittime del Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, l' ex Magistrato alle Acque, che ha dato l' autorizzazione a procedere con la rimozione dei fanghi sedimentati sul fondale del canale da Porto Marghera fino allo scalo petrolifero di San Leonardo: di fatto l' intera asta della via d' acqua che costituisce la principale via d' accesso al porto commerciale e industriale. Ciò consentirà di riportare la profondità del canale agli originari 11 metri, in modo da scongiurare - come avvenuto alcuni mesi fa - che le navi di maggiore tonnellaggio fossero costrette a fare rotta altrove per l' impossibilità di arrivare a destinazione. Gli scavi permetteranno di rimuovere circa 537mila metri cubi di fanghi, che saranno depositati in parte all' Isola delle Tresse, mentre un' altra parte sarà impiegata per il ripascimento di alcune aree barenose che saranno individuate dalla stessa **Autorità portuale** e dai tecnici del Provveditorato. I lavori di scavo sono già stati assegnati per un costo che si aggira sui 15 milioni di euro.

SOSPIRO DI SOLLIEVO La notizia ha fatto tirare un sospiro di sollievo ai vertici dell' **Autorità portuale** ma anche agli stessi operatori marittimi. «Ci sono voluti anni - commenta il commissario straordinario dell' Authority, Pino Musolino - troppi sicuramente, ma finalmente, grazie anche alla preziosa collaborazione del provveditore Cinzia Zincone e all' attiva partecipazione di tutta la comunità **portuale** veneta, possiamo dire di aver sbloccato il nodo degli escavi in Laguna. Il porto di Venezia potrà presto riallacciare i preziosi rapporti con gli operatori internazionali che si erano raffreddati a causa di un assurdo empasse burocratico. Ciò vorrà dire riportare in Laguna i collegamenti diretti e i servizi di feederaggio con i principali hub portuali del Mediterraneo e dell' Estremo Oriente». In un momento particolarmente delicato che ha visto altri scali, a cominciare da Trieste, guadagnare terreno nei confronti di Venezia, tanto da richiamare l' attenzione di investitori internazionali, da Amburgo fino alla Cina. Alla soddisfazione di Musolino, che dopo il commissariamento del porto ha presentato domanda per guidare anche altre **autorità** portuali, si aggiunge quella di Alessandro Santi, presidente di Federagenti e del Comitato Venezia Port Community. Il via libera allo scavo del canale e alla gestione dei fanghi rappresenta «un' opera fondamentale per riallineare le caratteristiche tecnico nautiche alle esigenze delle navi, per il rilancio della competitività, in un momento delicato per la portualità veneziana. Un tema che si è trascinato da anni e che sembra finalmente avviato ad una soluzione grazie all' azione svolta dall' **Autorità portuale** e dal Provveditorato delle opere pubbliche, ancor più apprezzata in relazione alla attuale delicata situazione gestita dal commissario Musolino e dal suo staff». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ALBERTO FRANCESCONI



Allerta meteo e alta marea la «prima volta» del Mose Brugnaro: test importante Negli hotel subito disdette

VENEZIA Le previsioni meteo per domani non si smuovono: il Centro maree parla di 135-140 centimetri a mezzogiorno, il Provveditorato alle opere pubbliche di 130-135, l' Ispra di 134. Ma tra oggi e domani il problema meteo riguarderà non solo l' acqua alta di Venezia, ma l' intera regione: l' Arpav prevede infatti «un intenso episodio sciroccale con precipitazioni estese e persistenti su zone montane e pedemontane, anche molto abbondanti specie su Prealpi e Dolomiti meridionali» e neve sopra i 2300 metri. Tutti gli occhi però sono puntati su Venezia, anche perché per la prima volta potrebbe essere chiuso il Mose a protezione della città, dopo 17 anni di cantieri dalla posa della prima pietra il 14 maggio 2003 e tre test negli ultimi tre mesi, seppur in condizioni di mare piatto. La nuova procedura di sollevamento in emergenza approvata dal Provveditorato prevede infatti che il «bottono rosso» venga premuto quando la previsione è superiore a quota 130 centimetri, mentre nella gestione ordinaria sarà a 110. «È l' occasione buona per aprirlo, a prescindere dal fatto che la marea sia 140, 130 o 120 - ha detto ieri il sindaco Luigi Brugnaro - Sarà un test importante: vedremo come funziona in presenza di una

mareggiata con vento di scirocco, quella che chiamiamo "sciroccata". E poi sarebbe una giornata perfetta, perché di sabato ci sono meno navi che arrivano in **porto** e il picco sarà di giorno. Sarà importante anche vedere come funzionerà il sistema di comunicazione tra gli enti». In realtà proprio il fatto che la procedura preveda la quota di 130 per far scattare l' alert dovrebbe escludere sollevamenti a quote minori. L' ultima previsione a far fede sarà sei ore prima dell' evento, quando la Capitaneria di **Porto** diramerà lo stop del traffico navale, che dovrà avvenire entro due ore. Fino a tre ore prima è possibile stoppare tutto in caso di un repentino miglioramento del meteo, ma è un' ipotesi improbabile una volta che la «macchina» del Mose sia stata avviata. Domani l' ora X saranno le sei di mattina. Le dighe potrebbero essere sollevate a partire dalle 8, quando la marea sarà entrante: l' operazione dovrebbe essere completata in 50 minuti, come nel test dello scorso 11 settembre, ma in via cautelativa il tempo previsto è di due ore. Proprio dal tempo di sollevamento, oltre che ovviamente dalla velocità di salita della marea, dipenderà il livello dell' acqua che resterà all' interno della laguna: se il Mose sarà lento e la marea rapida, il dislivello con il mare potrebbe essere di pochi centimetri, ma l' obiettivo è di tenere in laguna una quota di 110 centimetri, con la quale la città si allagherebbe solo in alcune zone (compresa, però, piazza San Marco, che è uno dei punti più bassi). «Così si potranno evitare dei danni», spiega il provveditore Cinzia Zincone, che con il commissario «sblocca cantieri» Elisabetta Spitz ha deciso che fosse giunto il momento di mettere in azione il Mose, affidando l' operazione al Consorzio Venezia Nuova dei commissari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. «Restano comunque dei test di funzionalità», mette però le mani avanti Zincone. Le dighe resteranno su fino a quando il livello dell' acqua tra mare e laguna non diventerà lo stesso: a quel punto nel giro di mezz' ora saranno calate e rientreranno nei cassoni di calcestruzzo. Quando la laguna sarà isolata, però, non sarà un tranquillo catino: pioggia, fiumi, l' acqua che passa tra una paratoia e l' altra (ci sono pochi centimetri di «lasco»), ma soprattutto il vento possono aumentare la quota interna. C' è attesa, ma anche polemiche. «Sarà una prova senza collaudo - attacca il consigliere comunale civico Giovanni Andrea Martini - C' è da sperare che tutto funzioni, altrimenti che cosa può accadere? Qualcuno ce l' ha detto? La cittadinanza ne sa qualcosa?». «I cittadini verranno informati?



Corriere del Veneto

Venezia

Con quali modalità e tempistica», chiede invece in una lettera aperta il Forum Futuro Arsenale. Mentre le segreterie di Fenea-Uil, Filca-Cisl e Fillea-Cgil chiedono un incontro urgente ai commissari Fiengo, Ossola e Spitz per definire quanto personale sarà coinvolto per i sollevamenti e con che modalità. L' Associazione veneziana albergatori ripropone invece la vecchia polemica dell' immagine all' estero di Venezia con l' acqua alta. «Le previsioni spaventano i turisti e gli alberghi hanno ricevuto le prime cancellazioni - spiega l' Ava - Bisogna ricordare che l' acqua alta è un fenomeno ordinario e passeggero e che la quota data è quella rispetto al medio mare. non il dato reale in città».

«Funzionerà, nessun problema di vento»

A. Zo.

VENEZIA Ingegnere, emozionato? «No, io sono un tipo freddo». Però se domani il **Mose** funzionerà sarà la prima volta in cui difenderà Venezia. «La prego di non usare quel "se". Il **Mose** funzionerà». Alberto Scotti, lei è il progettista del **Mose** ed è normale che difenda la sua opera. Ma c'è chi dice il contrario. «Il sistema è complicato per le tante componenti da tenere sotto controllo. Ma abbiamo già dimostrato che si alza». **Però finora l' avete fatto solo con mare calmo. Che cosa cambia con lo sferzante scirocco previsto, che porterà onde importanti?** «Poco o nulla. Anzi sono contento che potremo finalmente dimostrare che il **Mose** si alza anche con il moto ondoso e il vento. D' altra parte non è che nei test abbiamo evitato le onde: semplicemente quando li abbiamo fatti non ce n' erano». **Però se l' onda spinge le paratoie ci metteranno più tempo per sollevarsi o no?** «In realtà no, perlomeno a regime. Il vento incide meno della sporcizia sulla paratoie, cioè sabbia e incrostazioni che le fanno pesare di più. Ma il problema si supera pompando più aria all' interno: facendo l' esempio del motore, se la paratoia è pulita accelero normalmente, se è sporca devo andare "a tavoletta"». **Ma gli impianti non sono ancora in fase di completamento?** «Infatti questo è l' unico problema. Ci potrebbe essere qualche inghippo a livello impiantistico o operativo, anche perché la procedura è stata appena approvata e sarebbe stato meglio avere qualche prova per il rodaggio». **L' acqua alta però vi ha costretto ad accelerare: che cosa potrebbe succedere?** «Magari una barriera potrebbe metterci un po' di tempo in più o una paratoia potrebbe essere disallineata. Cose da poco, ma che da fuori possono sembrare gravi e infatti temo che qualcuno potrebbe farne una tragedia».



Mezzogiorno di fuoco domani per il Mose: la prima sfida al mare

'Il protocollo per innalzamento delle dighe mobili inizierà 6 ore prima della punta massima 'Sarà testata l'efficacia del sistema di protezione di Venezia con venti forti

RAFFAELLA VITTADELLO

L'EVENTO VENEZIA Saranno due donne a decidere il sollevamento del **Mose** e a salvare per la prima volta Venezia dall'acqua alta eccezionale di 135 centimetri prevista per domani mattina a mezzogiorno: si tratta del commissario straordinario che sovrintende al completamento della grande opera, Elisabetta Spitz, e del Provveditore alle Opere pubbliche del Veneto e Trentino Alto Adige, Cinzia Zincone. Una catena di comando molto semplice: saranno solo loro due a dire l'ultima parola - finché il **Mose** non sarà completato - sulla possibilità che i quattro sistemi di dighe mobili alle bocche di porto vengano azionati per separare il mare dalla laguna, e tenere così Venezia all'asciutto. LE PREVISIONI Spitz ha già anticipato che la soglia a cui sarà dato avvio all'emergenza sarà di 130 centimetri, per essere portata successivamente a regime a 110 quando il **Mose** sarà completato e collaudato. Le previsioni del Centro Maree del Comune di Venezia, che ha intavolato una collaborazione con Cnr Ismar, Ispra, Arpav lasciano ben pochi dubbi su quale sarà l'evoluzione meteo delle prossime ore: per questa mattina è prevista una prima punta di 105 centimetri, con replica in serata di 110 verso mezzanotte.

Ma l'attenzione è puntata per domani a mezzogiorno, quando si attendono 135 centimetri: con una forte depressione che arriva dalla Francia e il rinforzo del vento di scirocco che spira dalle coste della Grecia, si creerà il mix perfetto per il sovrizzo della marea, perché a un valore astronomico di 76 centimetri si aggiungerà un contributo meteorologico di quasi 60. Il fenomeno dovrebbe attenuarsi nei giorni successivi: per domenica sono previsti altri 115 centimetri, ma tutto dipenderà dall'evoluzione del meteo. Da tener presente che con una marea di 135 centimetri si allaga oltre la metà della viabilità pedonale. IL SOLLEVAMENTO E per evitare che strade, abitazioni e negozi finiscano per l'ennesima volta sott'acqua, in una stagione delle acque alte iniziata quest'anno in anticipo ma con il **Mose** ormai in dirittura d'arrivo, scatterà il protocollo di emergenza, approvato proprio mercoledì dall'apposito Comitato del Provveditorato alle Opere pubbliche, quello che una volta si chiamava Magistrato alle Acque e che presiedeva alla manutenzione delle opere lagunari. La fase di preallerta è già scattata e si concretizzerà domani mattina all'alba: sei ore prima del picco, la Capitaneria di Porto emetterà un'apposita ordinanza per regolamentare la navigazione: le quattro bocche di porto saranno completamente chiuse. Come nel test del 10 luglio scorso, alla presenza del premier Giuseppe Conte. Del resto il quarto test di sollevamento contemporaneo, necessario per formare le squadre che lavoreranno nelle gallerie e nella control room, era previsto il 9 ottobre. Quindi sarà soltanto anticipato di qualche giorno. Ma per la prima volta ci sarà la possibilità di testarne l'efficacia reale in condizioni di mare agitato e di vento forte: finora tutte le prove erano avvenute con mare tranquillo e minima escursione di marea. GLI ANTAGONISTI E sarà la prova del nove anche per i detrattori del **Mose**: nei giorni scorsi gli ingegneri Vincenzo Di Tella, Gaetano Sebastiani, Paolo Vielmo hanno scritto a supercommissario, Provveditore e Ministri delle Infrastrutture e della Ricerca perché venga nominato un comitato di esperti per il completamento e l'avviamento dell'opera. Il motivo è che trattandosi di un'opera sperimentale, non sarebbe collaudabile perché mancherebbe il progetto certificato di riferimento. «Gli esiti potrebbero anche rivelarsi disastrosi ove condizioni di instabilità dinamica si manifestassero





Il Gazzettino

Venezia

determinate condizioni marine - scrivono gli ingegneri . Ricordiamo che buona norma è non mettere in operazione strutture o impianti marini in condizioni per le quali non è appurata la stabilità e prevedibilità della relativa risposta dinamica». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Noi, devastati un anno fa e ora nelle mani del Mose»

«Parlano i commercianti, ristoratori, edicolanti colpiti dall' acqua alta del 2019 e in fase di ripresa » «Alzeranno le barriere, speriamo: ma le nostre attività devono comunque fare i conti con i disagi»

CLAUDIA MESCHINI

LE VOCI DEI VENEZIANI VENEZIA La loro non è paura: dopo l' anno che hanno appena passato, ormai si può dire che ha vinto il coraggio. Piuttosto è un misto di allerta, preoccupazione e speranza che oggi, alla vigilia di una giornata che segna l' inizio anticipato della stagione delle acque alte, serpeggia tra quei commercianti, artigiani, edicolanti, piccoli imprenditori e residenti veneziani che da un lato preparano paratie, pompe, stivaloni e dall' altro attendono di vedere se il **Mose** funzionerà. L' ora X scatterà domani verso mezzogiorno (ne parliamo a pagina 7 del fascicolo nazionale), un mezzogiorno di acqua verrebbe da dire. Nel frattempo chi ha un' attività in centro storico si prepara anche, con gesti ormai acquisiti, ad alzare mobili, staccali, merce, frigoriferi... a mettere in sicurezza, insomma, quell' impresa già duramente provata prima dall' acqua grande del 12 novembre 2019 e poi dal coronavirus. A CANNAREGIO La fiducia, o per meglio dire la speranza, che il **Mose** sia sollevato e funzioni, c' è. Ma il timore che si verifichino intoppi è altrettanto forte nel cuore e nella mente dei commercianti veneziani di fondamenta Cannaregio. Perché le immagini della drammatica notte del 12 novembre sono ancora più vive che mai, tanto da far stare tutti sull' attenti. Troppa la paura inaspettata di quel giorno, così da correre ai ripari sin da ora, per non rischiare di farsi trovare impreparati di fronte ad un' alta marea che nella tarda mattinata di domani potrebbe toccare i 135 centimetri. Il vento di scirocco torna a soffiare sulla città e i commercianti sono pronti, come sempre, a rimboccarsi le maniche. In ogni caso. Anche perché fondamenta Cannaregio è una delle zone più basse del centro storico, sommerso già con un metro (e poco meno) d' acqua salmastra. L' EDICOLANTE «Lo stato d' animo non è dei più tranquilli», riflette Massimo Bonacin titolare, insieme ad Alvise Ballarin, dell' edicola Alle Guglie. Quella che l' acqua grande per poco non stava trascinando in canale, se non fosse stato per la prontezza d' azione dei due edicolanti. E che i vigili del fuoco hanno poi dovuto rimettere in asse. «Ad ogni alta marea dobbiamo esserci, è un incubo. A fine 2019 avevamo anche proposto delle soluzioni ma per ora, nonostante ci sia collaborazione da parte dell' amministrazione, nulla da fare», aggiunge, riferendosi all' eventualità di trasferire il chiosco poco distante, in un punto più alto di 30 cm rispetto ad ora. Adiacente cioè al ponte delle Guglie, nell' angolo, lato Rio Terà San Leonardo. «**Mose** o meno (nel quale bisogna comunque aver fiducia) da noi l' acqua arriva ben prima dei 130 centimetri e, dopo vent' anni d' attività, siamo stufi. In vista di domani ho già chiamato il distributore per dimezzare i quantitativi di giornali: prevedo che la vendita sarà scarsa». I COMMERCianti «Se confermati i 135-140 centimetri, da noi ne entrerebbero 15. In negozio? L' acqua in realtà arriva già con 125. Dicono che domani il **Mose** verrà alzato, ma quanto successo in novembre ci ha scottato (vari i danni subiti) tanto da esserci già organizzati», dice Matteo Gianola, della cartoleria Da Matteo, raccontando di aver tirato su la merce più bassa, di aver provveduto ad una paratia più alta e di aver comprato una seconda pompa. «Se funzionerà, dal **Mose** mi sento rassicurato. Ma come prima volta preferisco essere previdente e comportarmi come se non ci fosse». In tema di paratie mobili, ben più scettiche Franca Zoccarato e Doriana Cimarosti, del negozio Beautyfull. «La preoccupazione c' è commenta la prima, sottolineando come da loro l' acqua entri già con 120 perché





Il Gazzettino

Venezia

non sai mai quale sarà l' effettiva misura della marea. Dopo l' anno scorso siamo rimasti traumatizzati. Per ora, del **Mose** non mi fido: domattina tireremo su la merce, come al solito, e metteremo la paratia . Clienti? Non ce ne saranno». «Non credo nel **Mose**. E la mia paura dice Cimarosti è che se il mare ha tanta forza, pos sa arrivare un' onda anomala». I pavimenti del negozio specializzato in prodotti per ciliaci, Mea libera tutti, in calle Racchetta, si erano sollevati a causa dell' acqua alta del 12 novembre scorso: «Tuttora ci sono alcune parti fessurate - spiega il titolare Enrico Mason - il **Mose** è un progetto che ha mostrato fino ad oggi troppe criticità, al momento confido di più nelle nuove paratie in compens ato marino che ho acquistato». CASTELLO «L' acqua alta di domani rappresenta l' occasione giusta per testare il **Mose** in una situazione di stress. Mi auguro funzioni perché noi commercianti, ristoratori ed artigiani di Venezia non potremmo sopportare un autunno di acque alte, già ci ha pensato il Covid-19 a metter e in ginocchio tante imprese». Massimiliano Smerghetto, titolare di tre negozi di ferramenta, casalinghi e cartoleria a San Francesco della Vigna, ricorda bene quel 12 novembre del 2019: «non è questione di paratie, l' acqua entra dai muri, solleva i pavimenti, il problema deve essere risolto a monte». E' già in allarme Lucio Bisutto, titolare del ristorante Giorgione in Via Garibaldi: «Un gruppo di 35 persone ha prenotato sabato a pranzo nel mio locale, sono certo che mi arriverà la telefonata di disdetta, spero solo di poter recuperare la prenotazione in altra data». Sempre in via Garibaldi, l' hotel Ca' Formenta lo scorso 12 novembre aveva subito danni molto ingenti: persi i frigoriferi, l' impianto elettrico, l' ascensore, tutto il sistema informatico, la sala colazioni devastata: «Fino a 150-155 centimetri siamo al sicuro - spiega Riccardo Bianchi, un dipendente dell' hotel - abbiamo le pompe e le paratie, oltre quest' altezza è sempre un' incognita. Non sono un ingegnere e non so se il **Mose** riuscirà a salvarci dalle prossime alte maree ma, considerato l' investimento cospicuo, sarebbe davvero il caso che funzionasse». Ancora più ingenti i danni subiti dal negozio di antiquariato Domino Arte di Giancarlo Colombo. La furia dell' acqua aveva addirittura fatto scoppiare le vetrine. «In base alle previsioni decideremo se mettere le nuove paratie in metallo che abbiamo acquistato - afferma Colombo - Il **Mose**, a quanto pare, è quasi pronto ma non completo e rappresenta quindi un' incognita». Non sapeva nulla dell' annunciata acqua alta Luigi Frizzo, titolare della libreria Acqua alta, a Castello: «Brutta notizia, mi toccherà rimettere tutto in sicurezza. Ho avuto un risarcimento di 20mila euro e tanta solidarietà da parte della gente che mi ha donato centinaia di libri, ma ho comunque perso volumi preziosi, introvabili, e non voglio che questo ricapiti». Marta Gasparon © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Arrigo Cipriani sollecita la necessità di alzare le paratoie a quote inferiori rispetto ai 130 centimetri previsti. «Non avrebbe alcun senso»

«Mose, facciamo la prova ma va azionato a 110-120 o mezza città è già sotto»

ALBERTO VITUCCI

L' appello«Il **Mose** è un' opera assurda. Ma adesso che abbiamo speso seimila miliardi provino almeno a farlo funzionare. Ad esempio chiudendo solo una bocca di porto, quella del Lido. È un esperimento da fare, e poi vediamo che cosa succede». Arrigo Cipriani, «oste» dell' Harry' s bar, è famoso per andare sempre controcorrente. All' indomani dell' Aqua grande del 12 novembre 2019, quando tutti invocavano unanimi il completamento della grande opera, lui diceva: «Opera assurda, decisa da chi non conosce Venezia. Fatta per rubare». Adesso, un anno dopo, nuove acque alte minacciano la città. Con l' incognita dei venti e degli eventi estremi provocati dai cambiamenti climatici. «Il **Mose** non è ancora finito né collaudato. E ci dicono che hanno deciso di alzarlo solo con le maree superiori ai 130 centimetri. Ma a 130 mezza Venezia è già sotto, non ha alcun senso». Questione di centimetri. Perché gran parte della città adesso è difesa fino a quota 110, il livello dove dovrebbe scattare il **Mose**. «L' Harry' s a 120 è salvo, a 130 va sotto», continua l' imprenditore, «dunque ci vuole qualcuno che decida con saggezza e buon senso. Se è in grado di sollevarsi, meglio sarebbe azionarlo a 100-110. Aspettare i 130 vuol dire avere la città già sotto». Da sempre Arrigo contesta le «verità ufficiali» sui livelli dell' acqua. Davanti alla locanda ha realizzato un misuratore artigianale dei livelli di marea. «Non ci dicono che oggi, per colpa dei grandi scavi dei canali, l' acqua arriva dalla bocca di porto a Punta della Dogana con una velocità impressionante. Ci mette 5 minuti. Per difendere Venezia si può pensare di chiudere una bocca soltanto. E vediamo che succede». --alberto vitucci© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Le assicurazioni del ministro all' inaugurazione del salone in fiera. il settore ha perso il 30% delle commesse, ma resta in crescita

Genova, De Micheli spinge il porto «La nuova diga finanziata al 100%»

I fondi potrebbero arrivare dal Recovery fund, presto il commissario. Bucci: «Nomina del territorio»

SIMONE GALLOTTI EMANUELE ROSSI

genova Paolo Signorini alza il tiro quasi subito e indica dalla terrazza la diga del porto perché la ministra seduta sul palco allestito sulla terrazza del padiglione Blu di Jean Nouvel, veda che ne serve una nuova al porto di Genova: «L' ultima opera su cui stiamo lavorando - e l' ultima notizia è sulla possibilità che il governo ci darà di finanziarla nel recovery fund - è spostare più al largo la diga foranea». Paola De Micheli promette che i soldi arriveranno, anche se non si sa se la fonte sarà l' Europa: «Le fonti di finanziamento le decideremo quando avremo finito il percorso di analisi delle scelte di tutti i ministeri. L' importante è che la diga di Genova sia finanziata e lo sarà. Era nel nostro piano "Italia veloce" e il finanziamento coprirà il 100% dell' opera, che è anche una di quelle che abbiamo proposto di commissariare». La prossima settimana ci sarà il confronto con il premier Giuseppe Conte per il nome dell' uomo della diga. Un argomento su cui anche il sindaco di Genova Marco Bucci va in pressing sulla ministra. E poi rilascia dichiarazioni il cui senso è tutt' altro che sibillino: «Noi vogliamo che le cose importanti sul territorio siano gestite dal territorio», dice, «Non possiamo pensare a commissari che stanno seduti a Roma per lavorare nel nostro territorio, è inammissibile - dice Bucci -. È essenziale il passaggio di competenze tra l' amministrazione centrale e locale. Il modo migliore di avere credibilità e garanzie che questo percorso venga fatto è ottenere risultati». Il contesto è quello del Salone Nautico e il settore sta pagando un prezzo alto. I dati però indicano che il Covid ha colpito duro e tocca al presidente dei porti di Genova e Savona, fare il conto dei danni: «Il giro d' affari solo della nautica genovese intesa come riparazioni e costruzioni quest' anno ha perso o rimandato al 2021 circa il 30% del lavoro - ha detto il presidente dell' Authority- Sono numeri pesanti per qualsiasi imprenditore, eppure, nonostante tutto questo, la previsione dei prossimi cinque anni che era di crescita del 5% annuale prima del Covid, resta positiva. È un settore resiliente e le previsioni attuali di crescita sono del 2,5 -3%». La nautica ha dimostrato però di saper reagire e la ministra spiega: «Ricordo perfettamente lo choc per le decisioni del governo Monti su questo settore, credo che gli effetti positivi delle soluzioni che abbiamo trovato tra il 2015 e il 2019 si siano visti in termini di fatturato, di occupazione e anche di innovazione». L' eccezionalità dell' evento viene percepita anche dal governatore Giovanni Toti: «È un salone straordinario, quasi storico. All' indomani del crollo del ponte Morandi eravamo qui con il presidente Mattarella, oggi in emergenza covid siamo qui ancora una volta. Il salone di Genova è come il mare, non si ferma mai». La Liguria conserva il primato della nautica, è il polo delle costruzioni. «È la dimostrazione che si può fare impresa e si possono aiutare i nostri imprenditori anche in una situazione difficile come questa, è la dimostrazione del perché Genova non è solo un modello di ricostruzione di un ponte, è un modello che non si ferma e sa affrontare le sfide trasformandole in opportunità. Siamo l' unico salone del Mediterraneo aperto, la dimostrazione che la Liguria è la prima regione d' Italia come distretto produttivo della nautica». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Porto e merci le procedure diventano digita

Rilanciare la competitività del porto di Genova e degli altri scali liguri, colpiti duramente dal Covid e dalla crisi generata dopo il crollo del Ponte Morandi. È questo l'obiettivo del nuovo protocollo d'intesa firmato ieri dall'Agenzia delle Dogane e dall'**Autorità Portuale** del Mar Ligure Nordoccidentale: «Stiamo contribuendo alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti - ha spiegato Marcello Minenna, direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - Contiamo così di sostenere e promuovere prima d'ogni altra cosa l'export via mare, ossigeno per l'economia del Paese. Abbiamo gli strumenti per essere altamente competitivi e i porti devono essere il centro dello sviluppo del Paese attraverso le autostrade del mare». «È un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti», ha spiegato il presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini. --



Il futuro ' Pronti al raddoppio'

Le aree «Quest' anno abbiamo dato 200 mila mq al Salone ma siamo pronti ad aumentarli del 50% il 2021 e raddoppiare gli spazi entro due anni». La promessa del sindaco di Genova, Marco Bucci, è molto chiara anche perché la scommessa non è solo sul salone, che si tiene una volta all' anno, ma è sulla trasformazione di tutta una zona che, attraverso il waterfront dell' architetto Piano è destinata a diventare una delle più pregiate della città. «La cosa più importante è la capacità di dare seguito alla visione che si annuncia - spiega il presidente dell' **autorità** portuale, Paolo Emilio Signorini - tre anni fa era stato detto che si voleva valorizzare la darsena, avviare i lavori del waterfront e potenziare il salone, e sono tre cose che stanno avvenendo: il salone lo stiamo tenendo, il primo tratto del canale ha preso forma, la darsena ha una nuova banchina dove faremo anche una passeggiata». k La Marina.



Signorini "Costruzioni navi, a Genova rinviato 30% lavori"

"Ma confermate le previsioni di crescita per i prossimi 5 anni"

"Il giro d'affari solo della nautica genovese intesa come riparazioni e costruzioni quest'anno ha perso o rimandato al 2021 circa il 30% del lavoro". Lo ha detto il presidente dell' **autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale** Paolo Emilio Signorini in occasione del convegno di inaugurazione del Salone Nautico di Genova. "Sono numeri pesanti per qualsiasi imprenditore, eppure, nonostante tutto questo, la previsione dei prossimi cinque anni che era di crescita del 5% annuale prima del Covid, resta positiva. E' un settore resiliente e le previsioni attuali di crescita sono del 2,5 -3%" ha aggiunto, evidenziando la capacità di Genova di reagire alle emergenze. Per quanto riguarda le cose da fare, Signorini ha ricordato, alla presenza della ministra Paola De Micheli, ha ricordato la nuova diga. "L'ultima opera su cui stiamo lavorando - e l'ultima notizia è sulla possibilità che il governo ci darà di finanziarla nel recovery fund - è spostare più al largo la diga foranea". (ANSA).



Digitalizzazione attività portuali, intesa Adsp-Agenzia delle Dogane

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno sottoscritto oggi un protocollo di intesa per dare attuazione ai protocolli quadro siglati da Adm , tra luglio e agosto scorsi, con **Assoporti** e con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti L' obiettivo è l' aumento della competitività del sistema portuale nazionale , anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e l' interoperabilità dei sistemi informativi, e l' istituzione di una cabina di regia che definisce e coordina le attività da svolgere. Il protocollo di intesa individua alcuni filoni prioritari di intervento di interesse comune tra le parti, da sviluppare nell' ambito di un tavolo tecnico permanente, sede di confronto e innovazione. Tra le principali attività oggetto di sviluppo: l' implementazione e completamento delle attività di digitalizzazione delle procedure doganali dei porti di Genova e Savona, già poste sotto attenzione nel protocollo di intesa stipulato lo scorso ottobre tra le stesse parti; la definizione congiunta delle infrastrutture logistiche di controllo ai varchi e all' interno del porto di Genova , per migliorare e rendere più sicuro il flusso del traffico nel porto; l' analisi e lo studio propedeutici alla realizzazione delle interconnessioni operative tra il Porto di Genova e le aree retroportuali della zona logistica semplificata; la programmazione e lo sviluppo di progetti volti a migliorare i sistemi di dialogo telematico all' interno delle piattaforme logistiche , come il progetto I-Rail ed i "corridoi controllati"; lo sviluppo dello " Smart terminal - sdoganamento in mare "; la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune. Il presidente Paolo Emilio Signorini spiega: «Un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e potenziare l' interoperabilità dei sistemi informativi delle due parti , oltre che per porre le basi per le interconnessioni operative tra il porto di Genova e le aree retroportuali incluse nelle zls. Il sistema portuale del mar Ligure Occidentale, che genera oltre 36 milioni di euro all' anno di tasse sulle merci e rappresenta oltre 3,4 miliardi del gettito nazionale Iva sulle merci all' importazione, si conferma come hub fisico e digitale per le merci, nobilitando la funzione di gateway che da sempre caratterizza il posizionamento strategico degli scali di Genova e Savona».



Digitalizzazione e rilancio dei porti liguri: firmato protocollo di intesa con le Dogane

Il presidente Paolo Emilio Signorini: "Passaggio fondamentale per migliorare la competitività del nostro sistema portuale"

Savona/Vado Ligure. Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) hanno sottoscritto oggi un protocollo di intesa per dare attuazione ai protocolli quadro siglati da ADM, tra luglio ed agosto scorsi, con **Assoport** e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'obiettivo è l'aumento della competitività del sistema portuale nazionale, anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e l'interoperabilità dei sistemi informativi, e l'istituzione di una cabina di regia che definisce e coordina le attività da svolgere. L'accordo operativo individua alcuni filoni prioritari di intervento di interesse comune tra le parti, da sviluppare nell'ambito di un Tavolo Tecnico Permanente, sede di confronto e innovazione. Tra le principali attività oggetto di sviluppo: l'implementazione e completamento delle attività di digitalizzazione delle procedure doganali dei porti di Genova e Savona, già poste sotto attenzione nel protocollo di intesa stipulato lo scorso ottobre tra le stesse parti; la definizione congiunta delle infrastrutture logistiche di controllo ai varchi e all'interno del porto di Genova, per migliorare e rendere più sicuro il flusso del traffico nel porto; l'analisi e lo studio propedeutici alla realizzazione delle interconnessioni operative tra il Porto di Genova e le aree retroportuali della Zona Logistica Semplificata; la programmazione e lo sviluppo di progetti volti a migliorare i sistemi di dialogo telematico all'interno delle piattaforme logistiche, come il progetto I-Rail ed i "corridoi controllati"; lo sviluppo del cd "Smart terminal - sdoganamento in mare"; la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune. Il presidente Paolo Emilio Signorini: "E' un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli Enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e potenziare l'interoperabilità dei sistemi informativi delle due parti, oltre che per porre le basi per le interconnessioni operative tra il porto di Genova e le aree retroportuali incluse nelle ZLS". "Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che genera oltre 36 milioni di euro all'anno di tasse sulle merci e rappresenta oltre 3,4 miliardi del gettito nazionale IVA sulle merci all'importazione, si conferma come hub fisico e digitale per le merci, nobilitando la funzione di gateway che da sempre caratterizza il posizionamento strategico degli scali di Genova e Savona". Altre notizie di Savona non è giusto Piazza del Popolo, il grido d'allarme di una mamma: minacce e scene che hanno sconvolto la mia bimba LOTTA A DUE Federico Delfino, un savonese rettore dell'Università di Genova? Finalmente un segnale di rinnovamento outdoor Tiro con l'arco, Chiara Rebagliati convocata per una gara in Turchia clima teso Direzione Chiabrera, Rodino: "Non mi dimetto". Molteni: "Lei e il sindaco non hanno più credibilità necessaria" Dalla Home la "mappa" Allerta arancione nel savonese: ecco l'elenco delle scuole chiuse Bollettino Coronavirus, in Liguria 111 nuovi positivi: 4 decessi Svolta E' il savonese Federico Delfino il nuovo rettore dell'Università di Genova A Savona Savona, nuovo spettro Covid: lezioni sospese per una classe del Boselli-Alberti.

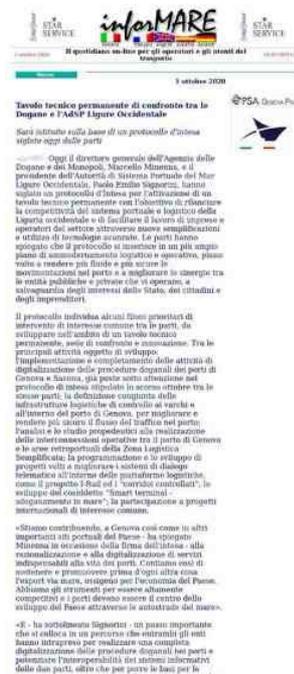


Informare

Genova, Voltri

Tavolo tecnico permanente di confronto tra le Dogane e l' AdSP Ligure Occidentale

Sarà istituito sulla base di un protocollo d' intesa siglato oggi dalle parti Oggi il direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, e il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, hanno siglato un protocollo d' Intesa per l' attivazione di un tavolo tecnico permanente con l' obiettivo di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico della Liguria occidentale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate. Le parti hanno spiegato che il protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo, piano volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel **porto** e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Il protocollo individua alcuni filoni prioritari di intervento di interesse comune tra le parti, da sviluppare nell' ambito di un tavolo tecnico permanente, sede di confronto e innovazione. Tra le principali attività oggetto di sviluppo: l' implementazione e completamento delle attività di digitalizzazione delle procedure doganali dei porti di **Genova** e Savona, già poste sotto attenzione nel protocollo di intesa stipulato lo scorso ottobre tra le stesse parti; la definizione congiunta delle infrastrutture logistiche di controllo ai varchi e all' interno del **porto** di **Genova**, per migliorare e rendere più sicuro il flusso del traffico nel **porto**; l' analisi e lo studio propedeutici alla realizzazione delle interconnessioni operative tra il **porto** di **Genova** e le aree retroportuali della Zona Logistica Semplificata; la programmazione e lo sviluppo di progetti volti a migliorare i sistemi di dialogo telematico all' interno delle piattaforme logistiche, come il progetto I-Rail ed i "corridoi controllati"; lo sviluppo del cosiddetto "Smart terminal - sdoganamento in mare"; la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune. «Stiamo contribuendo, a **Genova** così come in altri importanti siti portuali del Paese - ha spiegato Minenna in occasione della firma dell' intesa - alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti. Contiamo così di sostenere e promuovere prima d' ogni altra cosa l' export via mare, ossigeno per l' economia del Paese. Abbiamo gli strumenti per essere altamente competitivi e i porti devono essere il centro dello sviluppo del Paese attraverso le autostrade del mare». «È - ha sottolineato Signorini - un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e potenziare l' interoperabilità dei sistemi informativi delle due parti, oltre che per porre le basi per le interconnessioni operative tra il **porto** di **Genova** e le aree retroportuali incluse nelle ZLS. Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che genera oltre 36 milioni di euro all' anno di tasse sulle merci e rappresenta oltre 3,4 miliardi del gettito nazionale Iva sulle merci all' importazione - ha evidenziato il presidente dell' AdSP - si conferma come hub fisico e digitale, nobilitando la funzione di gateway che da sempre caratterizza il posizionamento strategico degli scali di **Genova** e Savona».



Digitalizzazione e rilancio porti: firmato il protocollo di intesa tra Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale e le Dogane

Obiettivo l' aumento della competitività del sistema portuale nazionale, anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e l' interoperabilità dei sistemi informativi

Questa mattina, nella sede della Direzione Territoriale Liguria, Piemonte e Valle d' Aosta, il Direttore Generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, e il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, Paolo Emilio Signorini, hanno siglato un Protocollo d' Intesa per l' attivazione di un Tavolo Tecnico Permanente. Il Protocollo ha l' obiettivo ambizioso di rilanciare la competitività del **sistema portuale** e logistico del Mar Ligure Occidentale e di facilitare il lavoro di imprese e operatori del settore attraverso nuove semplificazioni e utilizzo di tecnologie avanzate. Si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo, piano volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto e a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Come affermato da Minenna, Direttore Generale ADM : " Stiamo contribuendo, a Genova, così come in altri importanti siti portuali del Paese, alla razionalizzazione e alla digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti. Contiamo così di sostenere e promuovere prima d' ogni altra cosa l' export via mare, ossigeno per l' economia del Paese. Abbiamo gli strumenti per essere altamente competitivi e i porti devono essere il centro dello sviluppo del Paese attraverso le autostrade del mare ". A sua volta, il presidente AdSP Paolo Emilio Signorini ha dichiarato: " È un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli Enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e potenziare l' interoperabilità dei sistemi informativi delle due parti, oltre che per porre le basi per le interconnessioni operative tra il porto di Genova e le aree retroportuali incluse nelle ZLS. Il **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale, che genera oltre 36 milioni di euro all' anno di tasse sulle merci e rappresenta oltre 3,4 miliardi del gettito nazionale IVA sulle merci all' importazione, si conferma come hub fisico e digitale, nobilitando la funzione di gateway che da sempre caratterizza il posizionamento strategico degli scali di Genova e Savona ". Il Direttore Generale ADM ha poi visitato la sede della Direzione Territoriale, accompagnato dal Direttore Dott. Andrea M. Zucchini e si è poi diretto alla cerimonia di inaugurazione del 60° Salone Nautico di Genova, tenutasi alla presenza della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. Al Salone Nautico è presente anche ADM con uno stand in cui saranno illustrate le attività condotte nei settori di core business più importanti per la realtà **portuale**.



Digitalizzazione nei porti liguri. Firmato protocollo di intesa con le Dogane

Genova - L' Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Ligure Occidentale ha firmato oggi con l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) un protocollo di intesa per dare attuazione ai protocolli quadro siglati da ADM , tra luglio ed agosto scorsi, con **Assoport** e con il ministero dei Trasporti. L' obiettivo è l' aumento della competitività del sistema portuale nazionale , anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e l' interoperabilità dei sistemi informativi , e l' istituzione di una cabina di regia che definisce e coordina le attività da svolgere. "E' un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e potenziare l' interoperabilità dei sistemi informativi delle due parti, oltre che per porre le basi per le interconnessioni operative tra il porto di Genova e le aree retroportuali incluse nelle ZLS - ha dichiarato il presidente dell' AdSP, Paolo Emilio Signorini -. Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che genera oltre 36 milioni di euro all' anno di tasse sulle merci e rappresenta oltre 3,4 miliardi del gettito nazionale IVA sulle merci all' importazione, si conferma come hub fisico e digitale per le merci, nobilitando la funzione di gateway che da sempre caratterizza il posizionamento strategico degli scali di Genova e Savona." Il protocollo di intesa individua alcuni filoni prioritari di intervento di interesse comune tra le parti, da sviluppare nell' ambito di un Tavolo Tecnico Permanente , sede di confronto e innovazione. Tra le principali attività oggetto di sviluppo: l' implementazione e completamento delle attività di digitalizzazione delle procedure doganali dei porti di Genova e Savona, già poste sotto attenzione nel protocollo di intesa stipulato lo scorso ottobre tra le stesse parti; la definizione congiunta delle infrastrutture logistiche di controllo ai varchi e all' interno del porto di Genova, per migliorare e rendere più sicuro il flusso del traffico nel porto; l' analisi e lo studio propedeutici alla realizzazione delle interconnessioni operative tra il Porto di Genova e le aree retroportuali della Zona Logistica Semplificata ; la programmazione e lo sviluppo di progetti volti a migliorare i sistemi di dialogo telematico all' interno delle piattaforme logistiche, come il progetto I-Rail ed i "corridoi controllati"; lo sviluppo del cd " Smart terminal - sdoganamento in mare "; la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune.



informatica
 Non è alcun partito schierarsi all'azione totale di tecnologia come specificato nella guida politica. Per assicurare al cliente di un servizio di qualità, questa informazione, attraverso la navigazione di questa pagina, interagisce con un link e un pulsante al di fuori di questa informativa e continuano a navigare in altro modo.

[Scopri di più e personalizza](#)

Digitalizzazione nei porti liguri. Firmato protocollo di intesa con le Dogane

01 OTTOBRE 2020 - Redazione



Genova - L'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Ligure Occidentale ha firmato oggi con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) un protocollo di intesa per dare attuazione ai protocolli quadro siglati da ADM, tra luglio ed agosto scorsi, con Assoport e con il ministero dei Trasporti.

L'obiettivo è l'aumento della competitività del sistema portuale nazionale, anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e l'interoperabilità dei sistemi informativi e l'istituzione di una cabina di regia che definisce e coordina le attività da svolgere.

"È un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e potenziare l'interoperabilità dei sistemi informativi delle due parti, oltre che per porre le basi per le interconnessioni operative tra il porto di Genova e le

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

[Mi iscrivo](#)

Shipping Italy

Genova, Voltri

Accordo Dogane - AdSP per rendere i porti di Genova e Savona più veloci nei controlli

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno sottoscritto oggi un Protocollo di Intesa per dare attuazione ai protocolli quadro siglati dall' Agenzia, tra luglio ed agosto scorsi, con **Assoport** e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L' obiettivo è l' aumento della competitività del sistema portuale nazionale, anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti, l' interoperabilità dei sistemi informativi e l' istituzione di una cabina di regia che definisce e coordina le attività da svolgere. Il Protocollo di Intesa individua alcuni filoni prioritari di intervento di interesse comune tra le parti, da sviluppare nell' ambito di un Tavolo Tecnico Permanente, sede di confronto e innovazione. Tra le principali attività oggetto di sviluppo figurano: l' implementazione e completamento delle attività di digitalizzazione delle procedure doganali dei porti di Genova e Savona, già poste sotto attenzione nel protocollo di intesa stipulato lo scorso ottobre tra le stesse parti; la definizione congiunta delle infrastrutture logistiche di controllo ai varchi e all' interno del porto di Genova, per migliorare e rendere più sicuro il flusso del traffico nel porto; l' analisi e lo studio propedeutici alla realizzazione delle interconnessioni operative tra il Porto di Genova e le aree retroportuali della Zona Logistica Semplificata; la programmazione e lo sviluppo di progetti volti a migliorare i sistemi di dialogo telematico all' interno delle piattaforme logistiche, come il progetto I-Rail ed i "corridoi controllati"; lo sviluppo del cd "Smart terminal - sdoganamento in mare"; la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune. Il presidente Paolo Emilio Signorini ha così commentato l' accordo: "E' un passo importante che si colloca in un percorso che entrambi gli enti hanno intrapreso per realizzare una completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e potenziare l' interoperabilità dei sistemi informativi delle due parti, oltre che per porre le basi per le interconnessioni operative tra il porto di Genova e le aree retroportuali incluse nelle ZLS. Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che genera oltre 36 milioni di euro all' anno di tasse sulle merci e rappresenta oltre 3,4 miliardi del gettito nazionale Iva sulle merci all' importazione, si conferma come hub fisico e digitale per le merci, nobilitando la funzione di gateway che da sempre caratterizza il posizionamento strategico degli scali di Genova e Savona".



The screenshot shows the homepage of the 'SHIPPING ITALY.IT' website. The main headline reads: 'Accordo Dogane - AdSP per rendere i porti di Genova e Savona più veloci nei controlli'. Below the headline is a photograph of three men in suits sitting around a table in a meeting. To the right of the article, there are logos for 'PSA Genova Port' and 'SCT salerno container terminal'. The website header includes navigation links for 'MARI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CAMBIO', 'INTERVISTE', 'POLITICA/ASSOCIAZIONI', and 'MORE'. The page also features social media icons for Facebook and LinkedIn.

Transportonline

Genova, Voltri

L'AdSP genovese firma un protocollo d'intesa con l'Agenzia delle Dogane

I due enti collaboreranno su digitalizzazione delle procedure e interoperabilità dei sistemi nell'ambito di un tavolo tecnico permanente. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) hanno sottoscritto oggi un protocollo di intesa per dare attuazione ai protocolli quadro siglati dalla stessa ADM, tra luglio ed agosto scorsi, con **Assoporti** e con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'obiettivo è l'aumento della competitività del sistema portuale nazionale, anche attraverso la completa digitalizzazione delle procedure doganali nei porti e l'interoperabilità dei sistemi informativi, e l'istituzione di una cabina di regia che definisce e coordina le attività da svolgere. Il protocollo firmato a Palazzo San Giorgio individua alcuni filoni prioritari di intervento di interesse comune tra le parti, da sviluppare nell'ambito di un tavolo tecnico permanente' che si concentrerà su: implementazione e completamento delle attività di digitalizzazione delle procedure doganali dei porti di Genova e Savona, già poste sotto attenzione nel protocollo di intesa stipulato lo scorso ottobre tra le stesse parti; definizione congiunta delle infrastrutture logistiche di controllo ai varchi e all'interno del porto di Genova, per migliorare e rendere più sicuro il flusso del traffico nel porto; analisi e studio propedeutici alla realizzazione delle interconnessioni operative tra il porto di Genova e le aree retroportuali della Zona Logistica Semplificata; programmazione e sviluppo di progetti volti a migliorare i sistemi di dialogo telematico all'interno delle piattaforme logistiche, come il progetto I-Rail ed i "corridoi controllati"; sviluppo del cd Smart terminal - sdoganamento in mare'; partecipazione a progetti internazionali di interesse comune.



Salone nautico, il settore verso una crescita annua del 3%

Inaugurato il 60esimo Salone Nautico di Genova

«Nonostante la crisi Covid, il settore della nautica mantiene prospettive positive per i prossimi cinque anni, con una crescita media annuale del 2,5%-3%. Prima del Covid la crescita era stimata intorno al 5,5%». A dirlo è

Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale, questa mattina, nel corso dell'inaugurazione del 60esimo Salone Nautico di Genova. Nel corso del 2019, come conferma Mauro Alfonso, ad di Simest, il settore della nautica è cresciuto del 10%, con un valore complessivo di circa 5 miliardi. Numeri positivi per il comparto nautico, ma anche entusiasmo per la riuscita della realizzazione del salone di Genova che, al contrario di manifestazioni di primo piano come quelle di Cannes e Montecarlo, non è stato annullato nonostante l'emergenza Covid: a sottolinearlo è Saverio Cecchi, presidente dei Saloni Nautico (Confindustria Nautica): «Questo salone assume un significato speciale per le nostre

aziende e la filiera. Oggi Genova è capitale europea della nautica, forse addirittura del mondo. Oggi dimostriamo il saper fare italiano. In aprile abbiamo deciso di postporre la data dell'evento. Un'idea che ci ha permesso di avviare una task force sulla gestione dell'emergenza covid e presentare un protocollo di 180 pagine al comitato tecnico scientifico. Non potevamo non provarci. Ci siamo riusciti grazie a un grande lavoro di squadra».



Il Nautilus

Genova, Voltri

Inaugurazione 60° Salone Nautico di Genova

Inaugurato oggi il 60° Salone Nautico di **Genova**, il primo in Europa dall'insorgere della pandemia. Alla cerimonia di apertura erano presenti fra gli altri il Ministro per le Infrastrutture Paola De Micheli, il Presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi, il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il Sindaco Marco Bucci e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Paolo Emilio Signorini. Nel suo intervento il Presidente Signorini ha evidenziato l'importanza del luogo in cui si svolge la rassegna: il **porto** di **Genova** di levante oggetto di grandi interventi di riqualificazione e dedicato alla nautica, settore di forte resilienza che nonostante le emergenze degli ultimi anni mantiene prospettive positive di crescita per il futuro prossimo. VIDEO



Il Nautilus

Genova, Voltri

INAUGURATO OGGI IL 60° SALONE NAUTICO di GENOVA(dichiarazioni)

DE MICHELI: LAVORIAMO PER RENDERE PIU' FORTE L' ECONOMIA DEL MARE DI CUI LA NAUTICA E' ELEMENTO IMPORTANTE TOTI: IL SALONE E' UN PEZZO DI STORIA IMPORTANTE. Celebriamo i 60 anni del salone e i 50 anni di regione Liguria BUCCI: il salone, come **genova**, non si e' mai fermato. Lavoriamo per far crescere la nostra citta' CECCHI: QUESTA E' L' EDIZIONE DEL CORAGGIO, TUTTO IL MONDO OGGI GUARDA **GENOVA**, CAPITALE DELLA NAUTICA E DELLA VOLONTA' DI RIPARTIRE FERRO: IL NOSTRO RUOLO E' FARE SISTEMA PAESE E IL NAUTICO NE E' UN ESEMPIO. Il 60° Salone Nautico si è aperto oggi, giovedì 1 ottobre, a **Genova**, un' edizione che rappresenta un traguardo per tutta la filiera nautica, per il territorio e per il Paese che vuole ripartire. La cerimonia inaugurale si è aperta con l' alzabandiera a cura del Corpo delle Capitanerie di **Porto** - Guardia Costiera. Primo evento internazionale in Italia e l' unico Salone Nautico in Europa nel periodo dell' emergenza COVID, è stato salutato dalle autorità di Governo e del territorio. Il Sindaco di **Genova**, Marco Bucci: 'Il mio saluto particolare agli espositori del 60° Salone Nautico di **Genova**, che non si è mai fermato, nemmeno questa volta. Come **Genova**, anche in un' epoca di sfide non facili. Ringrazio tutti coloro che hanno collaborato a concretizzare un percorso che è un esempio di lavoro di squadra. Abbiamo chiesto circa 5 miliardi del recovery fund per la crescita della nostra città. Vogliamo prendere il nostro posto come città in Italia e nel mondo'. Mauro Alfonso, AD Simest ha proseguito: 'Questo settore ha dimostrato una resilienza maggiore rispetto ad altri comparti e per questo SIMEST con SACE garantisce il massimo supporto'. Paolo Emilio Signorini, Presidente Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale: 'La parte di levante del **porto** di **Genova** è un luogo dedicato alla nautica che oggi viene riqualficato'. Mauro Ferrando, Presidente di **Porto** Antico SpA: 'quello che inauguriamo oggi è un evento che fa bene a tutti. Rende possibile ritornare alla normalità di un evento annuale che torna alla sua abituale realizzazione. Il contratto che **Porto** Antico ha sottoscritto con I Saloni Nautici ha messo le basi per i prossimi 10 anni di Salone Nautico a **Genova**, organizzato da Confindustria Nautica in sinergia con **Porto** Antico'. Ai saluti delle autorità è seguito il Convegno inaugurale '60 anni di Nautico, un ponte sul futuro' moderato da Andrea Pancani, vicedirettore del TG La7. Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, in rappresentanza del Governo italiano, è intervenuta sottolineando come: 'Il Covid ha cambiato le nostre priorità e oggi parliamo meno di numeri, raccontando la fatica e l' orgoglio di vincere la paura. L' organizzazione di questa manifestazione è un esempio. Ringrazio Confindustria Nautica e gli espositori che si sono fidati e hanno condiviso modalità di partecipazione e protocolli. Il Governo ritiene **Genova** strategica e investe al fine di rendere più potenti le economie del mare. Gli obiettivi dal 1° gennaio: portualità e sostenibilità ambientale che accompagneremo con sostenibilità economica. Per il settore un tema importante è quello della nautica sociale, che perseguiamo attraverso l' abbattimento dei costi delle imbarcazioni più piccole: un obiettivo che avrebbe un immediato effetto sul turismo nautico e poi su tutta la filiera produttiva, avvicinando più persone alle attività del mare'. 'Questa è una edizione del coraggio, oggi tutto il mondo ci guarda - ha dichiarato in apertura Saverio Cecchi, Presidente di Confindustria Nautica -. **Genova** oggi diventa la capitale della nautica europea e del mondo. Viene dimostrato il saper fare italiano con il Ponte San Giorgio ed ,oggi, con il 1° Salone internazionale. Ringrazio i soci e gli espositori, che hanno scelto di investire nel Salone Nautico, glielo dovevamo. Abbiamo spostato la data dell' evento ad ottobre,



questo ci ha permesso di preparare e presentare il protocollo al Comitato Tecnico Scientifico ed avere l' opportunità di realizzarlo. È



Il Nautilus

Genova, Voltri

stato un grande lavoro di squadra. Ringrazio Carlo Maria Ferro, Presidente di ICE-Agenzia, il Governatore Toti, il Sindaco Bucci e tutti quelli che lo hanno reso possibile. Sono emozionato ed orgoglioso, il Salone è Confindustria Nautica'. Ha aggiunto, poi, il Presidente di Confindustria Nautica: 'Tra i temi ancora che necessitano ancora di intervento il leasing nautico. I contratti in essere saranno gestiti con la vecchia normativa e dal 1° novembre entreranno in vigore le nuove regole. Stiamo lavorando con l' Agenzia delle Entrate, i nostri tecnici con i loro per risolvere le questioni in sospeso. Come comparto leader chiediamo di poter competere alla pari con gli altri Paesi europei. Se non modifichiamo la situazione, l' erario rischia di perdere 72 miliardi di introiti a favore degli altri Paesi: sempre più barche saranno immatricolate all' estero'. Il valore di icona di questo Salone Nautico è stato evidenziato da Giovanni Toti, Presidente di Regione Liguria, 'Come nel 2018 dopo la tragedia del Ponte Morandi, stiamo vivendo un' avventura nuova, che parte dal mare. Il 60° Salone Nautico coincide quest' anno con i 50 anni della nascita della Regione Liguria e crescono in parallelo'. Il Salone Nautico non si è fermato neanche sul fronte della promozione internazionale attraverso una campagna di comunicazione estera inserita nel Piano di Promozione del Made in Italy del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale e reso operativo da ICE Agenzia. Carlo Maria Ferro, Presidente di ICE Agenzia, a tal proposito ha dichiarato: 'il successo è un gioco di squadra. Fare sistema in un' alleanza tra privato e pubblico: imprese, istituzioni e attori di servizio come ICE Agenzia affinché le imprese italiane crescano sui mercati internazionali. Come abbiamo fatto con Confindustria e col sistema fieristico per la ri-partenza in queste ultime settimane di dieci fiere, tra cui il Nautico inaugurato oggi con grande successo. Buon 60mo compleanno al Salone!' A conclusione della giornata inaugurale la visita del Presidente di Confindustria, Carlo Bonomi. 'Immagino lo sforzo di aprire con responsabilità senza precedenti, assunte mesi addietro quando ancora mancavano le regole. Questo vi fa onore.' - ha detto al Consiglio di Presidenza di Confindustria Nautica - 'E' una cosa che merita di essere detta'.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

ambiente

L'ecodragaggio ora è possibile ecco il piano Fincantieri-Deco

Soluzione tecnologica presentata in anteprima alla Naples Shipping week: ideata una piattaforma, di diversi formati, in grado di aspirare i fondali marini

LAURA IVANIL. IV

Laura Ivani / La Spezia L'ecodragaggio è possibile. Grazie a una soluzione tecnologica, nata da una collaborazione tra Fincantieri e la Decomar. Ma in filigrana c'è anche la firma di Lorenzo Forcieri, adesso consulente per l'azienda di Massa. Se n'è parlato in questi giorni, in anteprima, alla Naples Shipping Week. Ma nelle prossime settimane la prima unità sarà varata nel cantiere di Trieste, primo prodotto della joint venture "Fincantieri Deco". Si tratta di una piattaforma, che verrà realizzata in diversi formati per garantire la flessibilità dell'utilizzo in ambienti differenti, in grado di aspirare i sedimenti dal fondo del mare o del fiume senza creare dispersione. La tecnologia sarà quella del brevetto LimpidH2o, che garantisce l'asportazione dei sedimenti senza contatto con il fondale evitando la fuoriuscita di materiale tanto da rendere possibile l'operazione anche in aree protette. Inoltre i sedimenti vengono disidratati e separati, con la possibilità di riutilizzare la sabbia così estratta per ripascimenti oppure per il riempimento delle casse di colmata nella realizzazione delle banchine portuali. Il sistema, a circuito chiuso, permette la riduzione dei fanghi da gestire isolando il materiale inquinato. Fino all'85% del materiale dragato potrà essere riutilizzato. E, durante l'operazione di ecodragaggio, non saranno utilizzate panne o altri sistemi di contenimento tradizionali. I dettagli verranno poi messi in luce con la presentazione ma la novità, accolta con entusiasmo dall'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono, promette di risolvere il problema dei dragaggi all'interno dei porti, ma anche degli interventi in bacini e alvei fluviali. Entro ottobre il sistema sarà operativo, dopo i collaudi tecnici necessari. «Una opportunità che coniuga la necessità di sviluppo dei porti, con l'adeguamento dei fondali, garantendo sostenibilità ambientale. La tecnologia è tutta italiana - conferma Forcieri - ed è stata brevettata in 31 Paesi del mondo». Nel quadro della diversificazione attuata in Fincantieri, l'ingegner Bono ha colto l'opportunità e l'innovazione data dalla ecodragaggio. Un sistema che, viene confermato, può essere applicato in qualsiasi porto italiano. Compreso quello spezzino, dove il dragaggio nello specchio acqueo di molo Garibaldi era stato al centro di una vicenda giudiziaria per il deterioramento dell'ambiente marino e i danni che all'epoca subirono i mitilicoltori. Forcieri, all'epoca numero uno dell'**Autorità Portuale**, non fu in alcun modo coinvolto. La posizione dell'ex presidente dell'authority venne archiviata in un'altra inchiesta in cui si ipotizzava invece una turbativa dell'appalto del dragaggio della parte est del molo Fornelli. Adesso per il porto, e come auspicato dagli operatori al più presto, si apre la partita di nuovi interventi sui fondali. Per permettere a navi portacontainer sempre più grandi di arrivare ad attraccare nel Golfo dei Poeti. Al centro della vicenda la questione Calata Paita e il nuovo waterfront, con la realizzazione della nuova stazione crocieristica e lo spostamento di una parte operativa del terminal di Contship. Quale sarà la tecnologia utilizzata per i prossimi dragaggi, la speranza per gli ambientalisti è che non abbia alcun impatto sul mare. Intanto, come detto, nei prossimi giorni questa soluzione tecnologica approderà sul mercato. Versatile tanto da permettere, per i diversi modelli di piattaforma, la capacità di operare da 5 fino a oltre 100 metri di profondità. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fusignani: «Porto in calo solo per colpa del covid»

RAVENNA Eugenio Fusignani, vicesindaco e assessore con delega al porto, commenta con moderato ottimismo i numeri in rosso dei traffici portuali, contestualizzandoli con la difficile congiuntura economica dovuta alla pandemia. «Il nostro porto ha risentito degli effetti del covid -19 registrando nei primo otto mesi dell' anno un calo dei traffici pari al 17,4% -spiega Fusignani-Si tratta di una flessione dovuta all' emergenza sanitaria che ha investito tutti i settori produttivi con vari livelli di compromissione. Tuttavia sono assolutamente ottimista sullo sviluppo che tutta l' area portuale avrà nei prossimi mesi ed anni grazie all' impegno e alla collaborazione tra il Comune e i vari attori, istituzionali e non, che operano nello scalo e che portano avanti tutti lo stesso obiettivo di rilancio. Il nostro porto -continua il vicesindaco esprime potenzialità notevoli e sono stati predisposti tutte le azioni necessarie per renderle concrete; le attività più recenti riguardano l' approvazione di delibere frutto degli accordi e della concertazione con Sapir per le nuove aree di logistica e la progettazione in penisola Trattaroli di un nuovo terminal container che si avvarrà di fondali più adeguati per navi di maggior pescaggio. Dal canto suo l' Autorità portuale porta avanti il progetto di Hub portuale. A tutto questo bisogna aggiungere la grande attenzione che la Regione e noi come Comune rivolgiamo al sistema infrastrutturale che riguarda gli assi viari e ferroviarie a tutto il sistema dei collegamenti tra cui quelli determinanti relativi alla E55 con la Ravenna -Mestre e alla Ravegnana».



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

«La ripresa dei consumi è in ritardo, le produzioni industriali ne risentono»

L' Sos del presidente Adps Rossi: «Qualche segnale migliore a settembre». Docks Cereali: «Ormai da mesi arrivano via terra, importiamo di meno»

Le preoccupazioni di oggi sono legate all' economia internazionale, quelle di domani alla manutenzione del fondale: se si insabbia ancora di più, sono a rischio altri traffici. La burocrazia e le norme non chiare fanno slittare un intervento che è indispensabile. Ma veniamo ai commenti sul forte calo di movimentazione verificatosi in agosto che «risente ancora degli effetti negativi della crisi pandemica che ha colpito l' economia mondiale» dice il presidente dell' **Adsp** Daniele Rossi (nella foto). «La ripresa dei consumi, e conseguentemente della produzione industriale, tarda a farsi sentire anche per i provvedimenti che hanno prorogato la chiusura o la limitazione di interi settori economici. Questo in gran parte determina i risultati ancora negativi dei traffici». Non è una situazione specifica del porto di Ravenna, «ma mondiale». Nel mese di settembre si intravede «qualche segnale positivo in alcuni settori, come ad esempio rotabili, cereali e materiali per le costruzioni». Esempari due casi: quelli dei terminal Docks Cereali, leader in Mediterraneo per lo stoccaggio e la movimentazione di merci secche, e Italterminal che tratta una 'nicchia' come quella dei fertilizzanti. «I cereali - commenta Andrea Gentile, direttore della Docks Cereali - ormai da mesi arrivano in Italia via terra, su camion e treno e non più via nave. Principalmente dall' Est europeo, questa è diventata una costante. Inoltre, vi è un vistoso calo dei consumi e quindi importiamo meno materia prima. Questo trend è proseguito anche in settembre e non vedo una svolta a breve». Manlio Cirilli è proprietario dell' Italterminal e importa fertilizzanti. «Luglio e agosto - spiega - sono stati per noi mesi negativi per l' orientamento dei mercati mondiali. I paesi produttori, come il Canada, destinano la merce verso India e Sud America perché l' Europa è considerata un mercato meno favorevole. La conseguenza è un drastico calo del lavoro del terminal». Cirilli segnala le difficoltà che sta incontrando un' altra sua azienda, la Secomar, che si occupa di raccolta dei rifiuti liquidi. «Con il calo delle navi che arrivano in porto e la riduzione dell' attività di Eni, il nostro lavoro è notevolmente diminuito». «Si vengono a sommare la situazione pandemica, il calo dei consumi, le industrie che non lavorano, i noli delle navi per carichi secchi mai così bassi da 10 anni al punto da non coprire i costi. Tutto questo determina minori traffici nei porti» commenta Luca Vitiello, terminalista e armatore. «A Ravenna soffriamo per la flessione dei cereali e per il fatto che, quando la crisi assume certe dimensioni, ci sono forti tensioni tariffarie tra terminal che alla fine portano solo povertà». «Speriamo in un recupero degli ultimi tre mesi dell' anno» commenta Giannantonio Mingozzi, presidente Tcr, «ma ci prepariamo a chiudere un bilancio non certamente favorevole. Registriamo che c' è crisi nell' export: siamo di fronte a una situazione di stallo dei mercati e di crisi dei consumi». «In questa fase difficile dobbiamo restare uniti» afferma Eugenio Fusignani, vicesindaco e assessore con delega al porto. «Il nostro porto esprime potenzialità notevoli e sono stati predisposti tutte le azioni e gli strumenti necessari per renderle concrete». Lo. Tazz.

«La ripresa dei consumi è in ritardo, le produzioni industriali ne risentono»
L' Sos del presidente Adps Rossi: «Qualche segnale migliore a settembre». Docks Cereali: «Ormai da mesi arrivano via terra, importiamo di meno»

La ripresa dei consumi è in ritardo, le produzioni industriali ne risentono. Questo in gran parte determina i risultati ancora negativi dei traffici. Non è una situazione specifica del porto di Ravenna, «ma mondiale». Nel mese di settembre si intravede «qualche segnale positivo in alcuni settori, come ad esempio rotabili, cereali e materiali per le costruzioni». Esempari due casi: quelli dei terminal Docks Cereali, leader in Mediterraneo per lo stoccaggio e la movimentazione di merci secche, e Italterminal che tratta una 'nicchia' come quella dei fertilizzanti. «I cereali - commenta Andrea Gentile, direttore della Docks Cereali - ormai da mesi arrivano in Italia via terra, su camion e treno e non più via nave. Principalmente dall' Est europeo, questa è diventata una costante. Inoltre, vi è un vistoso calo dei consumi e quindi importiamo meno materia prima. Questo trend è proseguito anche in settembre e non vedo una svolta a breve». Manlio Cirilli è proprietario dell' Italterminal e importa fertilizzanti. «Luglio e agosto - spiega - sono stati per noi mesi negativi per l' orientamento dei mercati mondiali. I paesi produttori, come il Canada, destinano la merce verso India e Sud America perché l' Europa è considerata un mercato meno favorevole. La conseguenza è un drastico calo del lavoro del terminal». Cirilli segnala le difficoltà che sta incontrando un' altra sua azienda, la Secomar, che si occupa di raccolta dei rifiuti liquidi. «Con il calo delle navi che arrivano in porto e la riduzione dell' attività di Eni, il nostro lavoro è notevolmente diminuito». «Si vengono a sommare la situazione pandemica, il calo dei consumi, le industrie che non lavorano, i noli delle navi per carichi secchi mai così bassi da 10 anni al punto da non coprire i costi. Tutto questo determina minori traffici nei porti» commenta Luca Vitiello, terminalista e armatore. «A Ravenna soffriamo per la flessione dei cereali e per il fatto che, quando la crisi assume certe dimensioni, ci sono forti tensioni tariffarie tra terminal che alla fine portano solo povertà». «Speriamo in un recupero degli ultimi tre mesi dell' anno» commenta Giannantonio Mingozzi, presidente Tcr, «ma ci prepariamo a chiudere un bilancio non certamente favorevole. Registriamo che c' è crisi nell' export: siamo di fronte a una situazione di stallo dei mercati e di crisi dei consumi». «In questa fase difficile dobbiamo restare uniti» afferma Eugenio Fusignani, vicesindaco e assessore con delega al porto. «Il nostro porto esprime potenzialità notevoli e sono stati predisposti tutte le azioni e gli strumenti necessari per renderle concrete». Lo. Tazz.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Traffici in profondo rosso, porto in secca

Agosto segna un meno 23% delle movimentazioni, si salvano solo i materiali da costruzione. Arrivate 289 navi contro le 335 del 2019

Nessuno si era illuso che il dato positivo dei traffici mercantili di luglio (1,5 per cento) fosse l' inizio della ripresa post Covid per il porto di Ravenna, ma sprofondare a -23,2 per cento in agosto ha portato a galla parecchio pessimismo. L' economia internazionale è ferma al palo e il prezzo che si paga è altissimo. C' è un unico settore che viene dato in leggera ripresa nei prossimi mesi ed è quello dei materiali da costruzione. Nel periodo che va da gennaio ad agosto 2020 - si legge nelle statistiche elaborate dall' **Autorità portuale** - la movimentazione di merci nel porto di Ravenna è stata pari a 14.457.083 tonnellate, in calo del 17,4 per cento (3.051.779 tonnellate in meno) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il mese di agosto, in particolare, ha registrato una movimentazione complessiva pari a 1.555. 148 tonnellate, inferiore di ben il 23,2 per cento rispetto al mese di agosto 2019. Per comprendere il calo di operatività del porto con un solo numero, basti considerare che nel 2020 sono arrivate 289 navi portacontainer, rispetto alle 335 dello scorso anno. Le merci secche (vale a dire prodotti agricoli e metallurgici, mangimi, argille e altro) sono diminuite del 18,8 per cento negli otto mesi, mentre in agosto la perdita è stata addirittura del 26,8 per cento. A preoccupare è l' ennesima performance negativa dei cereali, categoria merceologica che sta registrando quest' anno un -83,1 per cento in agosto e un -58,5 per cento complessivo negli otto mesi. Una flessione che non colpisce solo il Porto di Ravenna ed è l' effetto di una serie di concause che vanno dai mercati dove si è prodotto di più o di meno ai sistemi di trasporto con grano e mais che viaggiano maggiormente su treno e camion e meno in nave. I materiali da costruzione, con 2.438.704 tonnellate movimentate nei primi 8 mesi del 2020 un -30,3 per cento. Il crollo del dato, in questo caso, va imputato principalmente al calo delle importazioni di materie prime (-32,6 per cento) per la produzione di ceramiche del distretto di Sassuolo. Il mese di agosto ha registrato un calo del 42,7 per cento rispetto allo stesso mese del 2019 con significativo peggioramento rispetto a luglio. I prodotti metallurgici perdono il 25,2 per cento negli otto mesi, in agosto il 32,1 per cento. Per i contenitori o container, il segno meno da inizio anno è dell' 11,1% , dell' 8,1 per cento in agosto. Continua la crisi del settore automobilistico, in forte calo da mesi per via del calo dei consumi. Unica nota positiva viene dal terminal T&C, dove imbarcano e sbarcano i semi rimorchi (i cosiddetti 'trailer') sulla rotta Ravenna-Brindisi - Catania: agosto ha chiuso con +1,3 per cento. Merito dell' avvio del nuovo servizio del Gruppo Grimaldi. Io. tazz. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Traffici in profondo rosso, porto in secca
Agosto segna un meno 23% delle movimentazioni, si salvano solo i materiali da costruzione. Arrivate 289 navi contro le 335 del 2019

Categoria	Variazione
Traffici in profondo rosso	-23,2%
Traffici in secca	-23,2%
Traffici in verde	+1,5%
Traffici in giallo	+1,5%

La ripresa dei consumi è in ritardo, le produzioni industriali ne risentono
L'Ucraina è presidente della Russia - Qualche segnale migliore a settembre. Duchi Covid - I conti da risanare vanno a lungo. I portuali di Brindisi

costa toscana

Livorno punta sulla Darsena Europa e aspetta il commissario

Attesa la nomina del manager per velocizzare l'opera strategica

(S.PI.) - «Negli ultimi 30 anni nessun porto italiano ha avuto una dotazione finanziaria così importante come quella che oggi ha Livorno: 550 milioni di risorse pubbliche destinate a un progetto». **Stefano Corsini**, presidente dell'Autorità portuale del Mar Tirreno settentrionale, gioisce per i 200 milioni che il Governo - con un decreto della ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli - ha assegnato nelle settimane scorse alla Darsena Europa, ormai diventata l'opera-simbolo del rilancio economico della Costa toscana. Soldi che si aggiungono ai 250 milioni stanziati da tempo dalla Regione Toscana, ai 50 dell' Authority e ad altri 50 del Fondo sviluppo e coesione. «Nel decreto che ha sbloccato i soldi per 23 opere portuali italiane abbiamo avuto la più alta assegnazione», gongola **Corsini**, che ora attende la decisione della ministra sul manager che avrà il compito di accelerare la Darsena Europa, inserita tra le 50 opere da commissariare in base dell' articolo 9 del decreto Semplificazioni. Sarà lo stesso presidente dell' Authority? «Chiunque sarà - afferma - non cambierà l' obiettivo. Io miro a fare l' opera, il commissario dovrà avere la stessa missione. Piuttosto

bisognerà essere bravi a individuare i poteri da attribuirgli per velocizzare le procedure». Oggi la certezza - non scontata dopo anni di polemiche, revoca del primo bando di lavori, project review - è che la Darsena Europa si farà: ci sono soldi, progetti e convergenza d' intenti delle istituzioni, anche se restano le proteste del litorale pisano che teme gli effetti dannosi delle nuove dighe. Quelle dighe che, con i fondali più profondi e il futuro terminal contenitori hi-tech, e con l' adeguamento dei collegamenti ferroviari e stradali a servizio del porto e dell' interporto, dovranno cambiare l' appeal di Livorno: secondo le previsioni, la Darsena Europa raddoppierà i traffici commerciali - nel 2019 il porto ha movimentato 790mila container da 20 piedi, terzo dietro Genova e La Spezia - e spingerà l' occupazione in un' area già in forte crisi prima della pandemia. L' apertura dei primi cantieri si intravede all' orizzonte: il progetto definitivo delle opere marittime di difesa (tra cui la nuova diga della Meloria, la demolizione della vecchia e le attività di dragaggio per portare a -16 i fondali del canale d' accesso ai bacini) è pronto. «Stiamo per trasmetterlo al Consiglio superiore dei lavori pubblici e alla commissione valutazione impatto ambientale - spiega il presidente dell' Authority - nel frattempo stiamo completando la procedura per la de-perimetrazione del Sin (le aree contaminate che devono essere bonificate, ndr) che servirà a riutilizzare i sedimenti di dragaggio in mare o in siti limitrofi». A metà 2021 l' Authority prevede di bandire l' appalto da quasi 300 milioni. Nel cronoprogramma, che la pandemia non ha rallentato, i cantieri di questo primo lotto apriranno all' inizio del 2022 e chiuderanno nel 2024. Il tassello che manca alla Darsena Europa resta il terminal contenitori, da realizzare in project financing. I tentativi fatti finora dall' Autorità portuale per trovare gli investitori privati sono andati a vuoto. Adesso il presidente **Corsini** può mettere sul piatto 250 milioni di contributi pubblici, più o meno la metà dell' investimento previsto: «Ci sono almeno tre gruppi interessati che stanno analizzando il progetto - dice - in ogni caso noi andiamo avanti: stiamo adeguando lo studio di fattibilità e lo metteremo in gara per sollecitare proposte. Cassa depositi e prestiti e Bei hanno dato disponibilità a finanziare l' iniziativa che ormai è solida, e l' intervento potrebbe riguardare anche la parte privata». © RIPRODUZIONE RISERVATA.





Dalle Regioni

Innovazione, Livorno ci crede Aspettando Darsena Europa

A quattro anni dall'accordo 12 milioni di investimenti per le aziende. E 200 per il nuo

di Michela Berti LIVORNO Aree di crisi complessa quelle di Livorno, Collesalveti, Rosignano, Piombino e Val di Cornia: dalla chiusura di molte industrie legate alla componentistica auto, profondamente radicata nell'area livornese, alle difficoltà delle Acciaierie di Piombino che hanno profondamente segnato il tessuto sociale, per arrivare alla quasi scomparsa del comparto pubblico. A Livorno solo il porto ha fatto da traino con la difesa dei posti di lavoro. Così nel 2016 fu firmato l'Accordo di programma per la riqualificazione e la riconversione industriale del Polo produttivo ricompreso nel territorio dei Comuni di Livorno, Collesalveti e Rosignano Marittimo. «A che punto siamo? È stato riaperto il bando da 10 milioni di euro per le imprese e quello regionale da un milione e 600mila euro per i finanziamenti alle aziende del comune di Livorno - dice l'assessore al lavoro Gianfranco Simoncini - Sta andando avanti la progettazione del Forte San Pietro per l'incubazione di imprese e la nascita di un centro di innovazione. E' stato bandito, ed è in fase di valutazione, quello per individuare il soggetto che gestirà il Polo di innovazione». Ma il cuore del rilancio del comparto produttivo, soprattutto portuale, di Livorno è la costruzione della Darsena Europa. «I finanziamenti ci sono, compresi i 200milioni del Governo. Ora - dice Simoncini - il Governo potrà nominare un commissario». Si è concluso anche l'iter autorizzativo per la realizzazione dello Scavalco: i lavori potrebbero andare in gara. La prossima sfida è intercettare i nuovi finanziamenti europei: «Su questo apriremo un confronto con il governo per portare nuove energie sul territorio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Le imprese hanno fame di infrastrutture»

Livorno, ecco cosa chiede al governatore Giani il presidente provinciale della Cna Serini: «Darsena Europa, Scavalco ferroviario e Tirrenica»

LIVORNO Maurizio Serini presidente provinciale di Cna guarda al futuro della provincia di Livorno con grandi aspettative «perché nei momenti di difficoltà come quelli che stiamo attraversando con gli strascichi della crisi del 2006 due aree di crisi complessa (Livorno-Collesalvetti e Piombino), più gli effetti dell' emergenza coronavirus, tutti insieme dobbiamo cogliere le opportunità che ci vengono offerte per venire fuori». Quando Serini dice «tutti insieme» si rivolge al nuovo Presidente della Regione Toscana Eugenio Giani. Serini mette in fila le partite aperte per le quali chiede il pieno appoggio di Giani. «La prima questione che mi viene in mente è quella delle opere commissariabili per velocizzare progetti e appalti tra le quali la Darsena Europa. È auspicabile che il commissario sia il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale**, carica prossima al rinnovo. La nomina è di competenza del Ministero dei trasporti sentita però la Regione Toscana. Questa scelta è di vitale importanza per il porto di Livorno, come per quello di Piombino. Perciò va ponderata». Restando in

tema di infrastrutture, Serini chiede a Giani di spingere per la Tirrenica (superstrada a 4 corsie) «dopo 51 anni di attesa e dibattiti. Ma c'è anche la Due Mari che deve collegare Grosseto all' Adriatico. Sarà strategica anche per Livorno». Il presidente Giani «deve attivarsi subito per le opere collaterali alla Darsena Europa: lo Scavalco ferroviario per unire porto e interporto. Il microtunnel propedeutico alla Darsena Europa per il quale manca solo l' attuazione del progetto. Il miglioramento del collegamento ferroviario con il nord Italia perché Cna vede Livorno come la porta a mare della Toscana». Ma «bisogna correre - sottolinea il presidente di Cna - il decreto per il rilancio di agosto ha cambiato le condizioni consentendo di accelerare gli appalti pubblici ampliando le possibilità di affidamento diretto e non solo. La Regione può tracciare le linee guida per aiutare gli enti locali a seguire queste nuove direttive che permettono di tagliare le lungaggini burocratiche». Tra i progetti locali subito cantierabili Serini ricorda «la strada 398 di Piombino per la penetrazione in porto e il miglioramento dell' accesso al porto su rotaia». Guardando a Livorno «c'è il piano per il nuovo ospedale. La Regione può velocizzarne la realizzazione e a suo favore ha ora l' amministrazione comunale livornese con la quale dialogare». Ma non c'è solo la costa all' orizzonte. «Occorre riconsiderare il progetto dell' ospedale di Portoferraio all' Elba - puntualizza Serini - Per noi il progetto esecutivo per il presidio elbano va rivisto. Non lo si può ridurre a una struttura di primo intervento per poi trasferire i pazienti sul continente a seconda dell' urgenza». Altro nodo per l' Elba: «Il **sistema** del trasporto pubblico che va potenziato. A questa funzione oltre Toremar devono contribuire le altre compagnie». Il presidente di Cna chiama in causa il Presidente Giani pure sull' aeroporto elbano: «Sappiamo che i problemi per realizzarne uno vero sono locali. Giani si impegni a far superare gli ostacoli sul territorio che vanno a danno di questa infrastruttura». Serini vira infine sui rifiuti: «A Giani ricordo che non ci sono solo i rifiuti urbani, ma anche quelli delle attività produttive per i quali ci si deve sedere a un tavolo e decidere cosa fare. Oggi sono le aziende che si devono attrezzare per smaltirli con costi elevati». Monica Dolciotti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP MTS: Porto Aperto alla prova della resilienza

I porti del Sistema si aprono alla cittadinanza, anche in tempi di Covid-19. Riparte infatti, anche quest' anno, il programma PORTO APERTO, giunto ormai alla sua XIV edizione. La consolidata programmazione di eventi in presenza è stata ricalibrata in funzione delle nuove esigenze del contesto generale. «Nel contesto di crisi che stiamo vivendo, diventa sempre più necessario trovare delle opportunità di crescita, degli stimoli che ci consentano di ridefinire, sia pure su nuove basi, le vecchie dinamiche relazionali» ha dichiarato il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini nella conferenza stampa di presentazione dell' iniziativa, «Porto Aperto si configura, soprattutto ora, come uno strumento strategico su cui puntare per riaffermare la centralità dei porti nell' ambito delle loro rispettive reti. La missione rimane sempre la stessa: aprire gli scali portuali alla cittadinanza e continueremo a farlo anche grazie al supporto di **Assoport** e dell' iniziativa degli Italian Port Days». Porto Aperto ha sempre trovato nel Comune di Livorno un attento interlocutore con cui traguardare obiettivi condivisibili e sinergie d' intenti: «Come Amministrazione Comunale siamo contenti di sapere che il Progetto riparta nonostante tutte le difficoltà che stiamo vivendo a causa della crisi pandemica» ha dichiarato l' assessora comunale al porto, Barbara Bonciani, «Porto Aperto è una iniziativa di grande interesse per la Città di Livorno, sia per i cittadini che per le scuole, perché facilita una conoscenza più approfondita sulle attività svolte nel nostro porto». Per l' apertura della XIV edizione, che segue il calendario dell' anno scolastico, PORTO APERTO ha ripensato i propri strumenti e propone una modulazione generale del pacchetto di iniziative del progetto, sempre totalmente gratuite, in funzione dell' andamento dell' epidemia e delle relative norme di contenimento. Le iniziative organizzate sono diverse: Trasmissioni televisive e tanto altro Da ottobre 2020 a gennaio 2021 verrà avviata la prima Videoteca del Port Center, con contenuti multimediali relativi alle aree e alle attività delle città ricomprese sotto la competenza dell' Autorità di Sistema. Verranno forniti alle classi che aderiscono al Progetto, le credenziali di accesso ad una repository online attraverso la quale potranno visionare il materiale. Su richiesta potranno essere organizzate presentazioni dei porti del Sistema sia in presenza, sia da remoto. Verranno inoltre realizzate dall' emittente locale TeleGranducato, tre trasmissioni televisive dedicate ai porti del Sistema e alle quali potranno partecipare le classi di scuole di ogni ordine e grado, sempre nel rispetto delle misure di contenimento della diffusione del Covid-19. Visite guidate Da gennaio a maggio 2021 ripartono le visite in presenza ai porti del Sistema e al circuito didattico espositivo del Livorno Port Center. Le visite, che saranno modulate in funzione dell' andamento della crisi pandemica, potranno essere programmate per il mercoledì, il giovedì e il venerdì mattina e potranno essere organizzate in funzione delle necessità didattiche segnalate dalle insegnanti. Le visite al porto di Livorno effettuate da Istituti scolastici del Comune di Livorno, con bus messo a disposizione gratuitamente, verranno effettuate il mercoledì, a partire da mercoledì 13 gennaio fino a mercoledì 12 maggio, nei seguenti orari: 9.00-11.00-14.00 (la fascia oraria dedicata alle scuole dell' infanzia è alle 14.00). La durata della visita è di 1 h 45' circa inclusi i trasferimenti, per le scuole dell' infanzia il percorso si svolge in 1h e un quarto circa. La visita al Port Center potrà includere anche l' Esposizione delle Imbarcazioni Storiche presso il Magazzino ex FS del porto di Livorno, 5 minuti a piedi di distanza dalla Fortezza Vecchia. In caso di adesione all' intero pacchetto didattico-museale (Port Center e Imbarcazioni Storiche), la durata della visita sarà prolungata di almeno un' ora. L' obiettivo è creare un percorso



Il Nautilus è un sito di informazione e cultura che si occupa di tutto il mondo del mare, dalla navigazione alla pesca, dalla storia alla tecnologia. È un punto di riferimento per tutti gli appassionati del mare e per chi vuole saperne di più sulle attività portuali e sulle iniziative organizzate dal Comune di Livorno e dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. Il sito è aggiornato regolarmente e offre contenuti di alta qualità e di grande interesse per i lettori. In questo articolo, abbiamo parlato della XIV edizione del progetto Porto Aperto, che si svolge dal 13 gennaio al 12 maggio 2021. Il progetto ha l'obiettivo di aprire i porti del Sistema alla cittadinanza e di promuovere la conoscenza delle attività portuali e delle iniziative organizzate dal Comune di Livorno e dall'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale. Il progetto è gratuito e si svolge in presenza o da remoto. Le iniziative organizzate sono diverse: Trasmissioni televisive e tanto altro. Da ottobre 2020 a gennaio 2021 verrà avviata la prima Videoteca del Port Center, con contenuti multimediali relativi alle aree e alle attività delle città ricomprese sotto la competenza dell' Autorità di Sistema. Verranno forniti alle classi che aderiscono al Progetto, le credenziali di accesso ad una repository online attraverso la quale potranno visionare il materiale. Su richiesta potranno essere organizzate presentazioni dei porti del Sistema sia in presenza, sia da remoto. Verranno inoltre realizzate dall' emittente locale TeleGranducato, tre trasmissioni televisive dedicate ai porti del Sistema e alle quali potranno partecipare le classi di scuole di ogni ordine e grado, sempre nel rispetto delle misure di contenimento della diffusione del Covid-19. Visite guidate. Da gennaio a maggio 2021 ripartono le visite in presenza ai porti del Sistema e al circuito didattico espositivo del Livorno Port Center. Le visite, che saranno modulate in funzione dell' andamento della crisi pandemica, potranno essere programmate per il mercoledì, il giovedì e il venerdì mattina e potranno essere organizzate in funzione delle necessità didattiche segnalate dalle insegnanti. Le visite al porto di Livorno effettuate da Istituti scolastici del Comune di Livorno, con bus messo a disposizione gratuitamente, verranno effettuate il mercoledì, a partire da mercoledì 13 gennaio fino a mercoledì 12 maggio, nei seguenti orari: 9.00-11.00-14.00 (la fascia oraria dedicata alle scuole dell' infanzia è alle 14.00). La durata della visita è di 1 h 45' circa inclusi i trasferimenti, per le scuole dell' infanzia il percorso si svolge in 1h e un quarto circa. La visita al Port Center potrà includere anche l' Esposizione delle Imbarcazioni Storiche presso il Magazzino ex FS del porto di Livorno, 5 minuti a piedi di distanza dalla Fortezza Vecchia. In caso di adesione all' intero pacchetto didattico-museale (Port Center e Imbarcazioni Storiche), la durata della visita sarà prolungata di almeno un' ora. L' obiettivo è creare un percorso

strutturato, parte virtuale, parte in presenza, che, a partire dal Port Center e del relativo sito web, consenta



Il Nautilus

Livorno

agli studenti di scoprire e approfondire le tematiche relative alla realtà portuale. Le visite ai porti di Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo e Capraia potranno essere programmate con modalità specifiche. L' Autorità di Sistema Portuale offrirà gratuitamente alle scolaresche il servizio bus all' interno del comune di Piombino e l' accompagnamento da parte di guide professionali, ma non il trasferimento a mezzo bus/traghetto fuori Comune. Italian Ports Days I porti del Sistema Portuale aderiscono anche quest' anno all' Italian Port Days, un' iniziativa delle Autorità di Sistema Portuale coordinata da **Assoporti**. A seguito dell' emergenza sanitaria Covid-19, la manifestazione, originariamente prevista per il mese di maggio 2020, è stata posticipata ad ottobre, nei giorni compresi tra il 3 e l' 11 ottobre. La partecipazione agli eventi è gratuita e necessariamente soggetta alle restrizioni imposte dalla normativa vigente per contenimento del contagio Covid-19.

Livorno: Corsini presenta Porto Aperto

Serve collaborazione di tutti i porti da Piombino a Savona

Redazione

LIVORNO Questa mattina Stefano Corsini ha presentato il programma di Porto Aperto. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale ha infatti illustrato alla stampa le novità di questo progetto giunto quest'anno alla sua quattordicesima edizione. Scopo dell'iniziativa è quello di avvicinare i cittadini al porto. La città labronica è cresciuta intorno al suo scalo dalla sua fondazione. A Livorno, ma non solo, città e porto sono intimamente connessi e quindi sentiamo la necessità che la popolazione conosca l'importanza del porto nell'economia del territorio e che le attività portuali sono compatibili con quelle della città e la gente partecipi ai processi di programmazione che vengono fatti. Quest'anno poi l'apertura di Porto Aperto è stata inserita nel novero di Italian Port Days, analoga iniziativa lanciata da **Assoport**, coordinata con tutti i porti d'Italia. A Livorno abbiamo programmato tre trasmissioni con Granducato Tv per comunicare con la cittadinanza, ma i porti devono essere sempre aperti, come abbiamo fatto anche durante il lockdown e ci auspichiamo di riprendere al più presto le visite, Covid permettendo. Infine, collegandosi a quanto emerso ieri all'assemblea di **Assoport**, Corsini ha ribadito l'importanza di fare sistema tra gli scali. Ci sono tutte le condizioni per collaborare, sfatando il pregiudizio della concorrenza tra i porti. Ieri, per esempio ha detto il presidente ho parlato di un programma sull'arco tirrenico settentrionale: tutti i porti da Piombino a Savona devono lavorare insieme perchè fanno riferimento allo stesso mercato, c'è bisogno di una maggiore coesione, creata attraverso il Mit con la Conferenza nazionale.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. The main headline is 'Livorno: Corsini presenta Porto Aperto' with a sub-headline 'Serve collaborazione di tutti i porti da Piombino a Savona'. Below the headline is a video player with a message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to view our frequently asked questions about HTML5 video.' To the right of the video is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the video are social media sharing icons and a list of 'ULTIME' news items, including 'Verdini: via all'estero dal canale Malamocco-Marghera', 'Avvicinare i cittadini ai porti', 'Rotterdam: un nuovo vero per Fincentri', and 'Messina: "Rischiata, priorità sempre maggiore"'. At the bottom, there are sections for 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' and 'ARRETRATI CORRELATI'.

Avvicinare i cittadini ai porti

Massimo Belli

LIVORNO Italian Port Days 2020 e Porto Aperto 2020-2021, due eventi che intendono avvicinare i cittadini a tutti i porti del Sistema, sono stati presentati questa mattina in una conferenza stampa organizzata dall'**AdSp** del Mar Tirreno settentrionale in Fortezza Vecchia. In apertura, il presidente Stefano Corsini ha annunciato che l'Autorità di Sistema si avvicina alla nuova edizione di Porto Aperto con il solito desiderio di far conoscere le attività svolte dal sistema portuale alla cittadinanza, affinché comprenda meglio le ricadute economiche ed occupazionali che queste hanno sul territorio. Tutti i porti italiani hanno sottolineato di aver continuato a funzionare durante l'emergenza sanitaria, assicurando l'approvvigionamento delle merci e consentendo ai cittadini di vivere in maniera quasi normale. Questo ha un valore che deve essere comunicato e che cercheremo di fare nell'ambito di Italian Port Days, in coordinamento con **Assoport** e anche con l'attività di Porto Aperto che prevede trasmissioni televisive su Granducato Tv, visite guidate che speriamo di riprendere almeno l'anno prossimo. Tutto allo scopo di avvicinare la cittadinanza al suo porto. Quindi Lorenzo Riposati, amministratore unico di Porto Immobiliare Srl, dopo aver ricordato la nascita della società in seguito alla scissione con Porto di Livorno 2000 che ha ceduto il ramo immobiliare a questa azienda a totale partecipazione pubblica: Camera di Commercio e **AdSp**, ha posto l'accento sull'importanza di un'offerta culturale. La cultura ha detto Riposati può essere un traino per far ripartire l'economia di Livorno. Che sia in grado di attrarre i numerosi turisti che transitano nel porto labronico: oltre due milioni quelli che si imbarcano sui traghetti e 900mila crocieristi. Se riusciamo ad offrire loro qualcosa di valido, questi probabilmente, invece di arrivare in città il giorno dell'imbarco, spesso di prima mattina, potrebbero arrivare un giorno prima per visitare la città, favorendo un maggiore impatto economico sulla città. Cosa si può fare perché ciò avvenga? Investire sulla cultura. Porto Immobiliare possiede il Terminal Crociere e il nuovo Silos in via di ristrutturazione e che a Maggio prossimo sarà visitabile almeno al piano terra, con l'auspicio che questo possa essere incluso in un pacchetto di visite da proporre ai crocieristi perché non vadano in altre città vicine. Ollimpia Vaccari ha poi presentato in tutte le sue sfaccettature il libro 'Il Silos Granario nel porto di Livorno' finanziato da Porto Immobiliare e **AdSp** al quale hanno lavorato sette Università estere e che racconta la storia di questa struttura che ha cambiato la veduta del porto. Infine, Marcello Murziani della Fondazione Livorno Arte e Cultura, ha sottolineato l'importanza della collaborazione tra la società Porto Immobiliare e l'Autorità di Sistema portuale per organizzare importanti iniziative a favore dei cittadini.



Libro sul Silos Granario di Porto Immobiliare

Annunciato dall'amministratore unico Lorenzo Riposati

Redazione

LIVORNO Abbiamo intervistato Lorenzo Riposati, amministratore unico della società Porto Immobiliare Srl (nata dalla scissione con Porto di Livorno 2000 e partecipata da Cciao e AdSp) a margine della conferenza stampa di presentazione di Porto Aperto e Italian Port Days. Porto Immobiliare, come società partecipata dalla AdSp che organizza Porto Aperto, ha messo a disposizione una serie di modellini navali e monumentali di Livorno, esposti in una sala della Fortezza Vecchia che sarà aperta al pubblico durante la manifestazione. Normalmente sono visibili al Terminal Crociere di proprietà di Porto Immobiliare che in occasione di eventi vengono messi a disposizione. Come è stato fatto anche con le fotografie di George Tatge (la cui mostra sarà aperta nei giorni 4, 8, 9, 10 e 11 Ottobre sempre in Fortezza Vecchia di concerto con la Fondazione Livorno Arte e Cultura) in occasione di Italian port Days. Per quanto riguarda poi il silos di proprietà della società, Riposati ha anticipato che l'8 Ottobre alle ore 17 nella Sala Ferretti ci sarà la presentazione del libro Il Silos Granario nel porto di Livorno' finanziato da Porto Immobiliare e AdSp che tratta la parte architettonica, storica e portuale di Livorno. La parte dello scalo dove si trova il silos è strategica, in quanto è la prima che si vede arrivando in nave nello scalo.

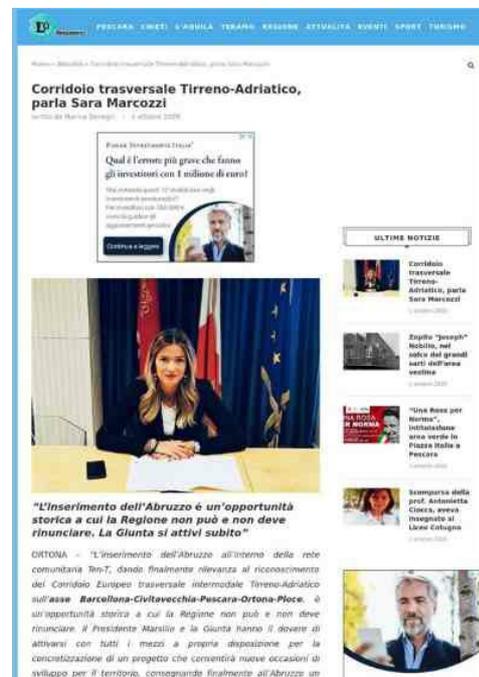
The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'M SC' logo and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCI SRL'. Below the navigation bar, the article title 'Libro sul "Silos Granario" di Porto Immobiliare' is prominently displayed. The article is attributed to 'Annunciato dall'amministratore unico Lorenzo Riposati'. A video player is visible, but it shows a message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' To the right of the article, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the sign-up form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, each with a small thumbnail and title. At the bottom of the page, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'A RITROVARE' sections with links to related content.

Corridoio trasversale Tirreno-Adriatico, parla Sara Marcozzi

MARINA DENEGRI

'L' inserimento dell' Abruzzo é un' opportunità storica a cui la Regione non può e non deve rinunciare. La Giunta si attivi subito' ORTONA - 'L' inserimento dell' Abruzzo all' interno della rete comunitaria Ten-T, dando finalmente rilevanza al riconoscimento del Corridoio Europeo trasversale intermodale Tirreno-Adriatico sull' asse Barcellona-Civitavecchia-Pescara-Ortona-Ploce , è un' opportunità storica a cui la Regione non può e non deve rinunciare. Il Presidente Marsilio e la Giunta hanno il dovere di attivarsi con tutti i mezzi a propria disposizione per la concretizzazione di un progetto che consentirà nuove occasioni di sviluppo per il territorio, consegnando finalmente all' Abruzzo un ruolo da protagonista all' interno della cartina geografica europea, attirando investimenti e programmando un piano di crescita infrastrutturale di cui abbiamo urgente bisogno'. È questo il contenuto di una risoluzione firmata dal Capogruppo M5S in Regione Abruzzo Sara Marcozzi e dal Capogruppo Pd Silvio Paolucci , con cui si chiede un impegno deciso al centrodestra: ' Il MoVimento 5 Stelle - prosegue Marcozzi - ha dato risalto alla tematica della trasversalità fin dal proprio insediamento in Consiglio regionale,

sottolineandone l' importanza strategica per la crescita dell' Abruzzo da qui ai prossimi decenni. I fondi che nei prossimi mesi arriveranno sui territori attraverso il Recovery Plan rappresentano quella spinta in più per restituire forza al nostro tessuto economico che, come accade nel resto d' Italia, sta pagando le conseguenze economiche e sanitarie causate dall' emergenza Coronavirus. In questo senso, il centrodestra deve dimostrare di saper offrire un piano di sviluppo a lungo termine, fondato su una strategia chiara di futuro della regione che, fino a oggi, non abbiamo mai visto. Per questo li invito, prima che sia troppo tardi, a tornare sui propri passi e a lavorare con una visione pluriennale, a partire dallo spostamento dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale da Ancona a Civitavecchia, per dare da subito concretezza al collegamento trasversale, favorendo lo sviluppo del traffico merci tra i porti laziali e quelli abruzzesi e fornendo un valore aggiunto per ottenere il riconoscimento del Corridoio Tirreno-Adriatico. Sarà poi dovere della Giunta lavorare affinché all' interno del Piano nazionale per la Ripresa e la Resilienza siano inserite opere quali la realizzazione del progetto di trasformazione della linea ferroviaria Roma-Pescara, affinché abbia le caratteristiche di una linea ferroviaria intermodale ad Alta Capacità. A questo si aggiunge il completamento del Porto di Ortona, strategico nell' ambito della Zona Economica Speciale, con i collegamenti viari e ferroviari, opere di banchinamento e dragaggio'. 'Con questa risoluzione - conclude - chiediamo che il Presidente Marsilio prenda un impegno scritto per portare questa tematica sui tavoli delle istituzioni. È il momento di mettere in soffitta la propaganda e i continui attacchi pretestuosi al Governo nazionale per lavorare al bene del futuro dell' Abruzzo. Quella della trasversalità, col Corridoio Europeo intermodale, è un' occasione che potrebbe non ritornare nei prossimi anni. La Giunta si faccia trovare pronta'. Corridoio trasversale Tirreno-Adriatico, parla Sara Marcozzi ultima modifica: 2020-10-01T13:43:15+00:00 da.



City Rumors

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Corridoio intermodale Tirreno-Adriatico: risoluzione Pd-M5S

'L' Abruzzo non può permettersi di perdere i vantaggi che arrivano da riconoscimento del Corridoio Europeo trasversale intermodale Tirreno-Adriatico, che darà al territorio nuove infrastrutture e servizi, la Regione si corci le maniche e intraprenda ogni azione politica e amministrativa capace di portare l' Abruzzo dentro la rete comunitaria Ten-T', così il capogruppo Pd Silvio Paolucci che sull' argomento ha presentato una risoluzione insieme alla capogruppo del Movimento 5 Stelle Sara Marcozzi per stimolare tempi e iniziative. ' Non possiamo aspettare oltre per sviluppare iter di interventi necessari alla nostra regione per crescere e creare sviluppo e lavoro, a partire dagli ambiti portuali a cui le infrastrutture sono naturalmente collegati - sottolinea Paolucci - Il corridoio Tirreno Adriatico per mezzo della diramazione del Corridoio Mediterraneo Barcellona-Civitavecchia-Pescara-Ortona-Ploce, insieme con il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico da Ravenna a Brindisi, è un' occasione di sviluppo ulteriore, da coniugare per tempi e iniziative anche con la Zona Economica Speciale istituita dal ministero per il Sud il giugno scorso. Stiamo parlando di strumenti concreti, fondamentali per il rilancio di tutta l' economia locale provatissima dal Covid e del suo tessuto produttivo. Strumenti a cui il centrosinistra ha sempre creduto e che sono stati il centro dell' azione amministrativa della precedente giunta regionale, grazie al lavoro della quale oggi sarà possibile costruire un nuovo modello di sviluppo che ha come orizzonte l' Europa e i suoi vettori. Ma la Regione deve agire, puntando sulla trasversalità come iniziativa strategica e potendo contare su risorse nazionali, europee e su quelle che arriveranno sui territori con il recovery plan. Per questo abbiamo voluto amplificare nella risoluzione l' invito al presidente Marsilio a intraprendere ogni azione politica ed amministrativa volta ad attivare questi strumenti. Non solo è necessario che nel Piano nazionale di Ripresa e Resilienza sia prevista la realizzazione di un progetto di trasformazione della linea ferroviaria Roma-Pescara che abbia le caratteristiche di una linea ferroviaria intermodale (tra i porti di Civitavecchia e Ortona) ad Alta Capacità, per il trasporto di persone e merci, secondo gli standard europei: è una linea su cui il governo si è già detto disponibile ad agire, serve solo l' azione. Così pure come è fondamentale che nel Piano sia previsto il completamento del Porto di Ortona (porto di interesse nazionale e di riferimento della ZES e del corridoio trasversale Tirreno-Adriatico) con i relativi collegamenti viari e ferroviari e le opere di banchinamento e dragaggio in cui questa giunta ha detto di credere, nonostante il definanziamento delle risorse che il centrosinistra aveva previsto con il Masterplan. Non si può perdere altro tempo : per agevolare queste opportunità e creare una base di lavoro concreta che punti alla concretizzazione del corridoio Tirreno Adriatico, riteniamo indispensabile anche che la Regione si attivi presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per il passaggio dei porti di Pescara e Ortona dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale a quella del Mare Tirreno centro-settentrionale (D.lgs. 169 art.6 2bis lett.B). Si tratta di un passaggio strategico, in quanto favorirebbe un ordinato ed efficiente sviluppo del traffico merci tra i Porti Laziali e quelli Abruzzesi e perché darebbe maggiore valore, presso la Commissione Europea, alla richiesta di riconoscimento di un Corridoio Trasversale Tirreno-Adriatico'.



Marcozzi e Paolucci su riconoscimento corridoio trasversale Tirreno-Adriatico

L' AQUILA - 'L' inserimento dell' Abruzzo all' interno della rete comunitaria Ten-T, dando finalmente rilevanza al riconoscimento del Corridoio Europeo trasversale intermodale Tirreno-Adriatico sull' asse Barcellona-Civitavecchia-Pescara-Ortona-Ploce, è un' opportunità storica a cui la Regione non può e non deve rinunciare. Il Presidente Marsilio e la Giunta hanno il dovere di attivarsi con tutti i mezzi a propria disposizione per la concretizzazione di un progetto che consentirà nuove occasioni di sviluppo per il territorio, consegnando finalmente all' Abruzzo un ruolo da protagonista all' interno della cartina geografica europea, attirando investimenti e programmando un piano di crescita infrastrutturale di cui abbiamo urgente bisogno'. È questo il contenuto di una risoluzione firmata dal Capogruppo M5S in Regione Abruzzo Sara Marcozzi e dal Capogruppo Pd Silvio Paolucci , con cui si chiede un impegno deciso al centrodestra. 'Il MoVimento 5 Stelle - prosegue Marcozzi - ha dato risalto alla tematica della trasversalità fin dal proprio insediamento in Consiglio regionale, sottolineandone l' importanza strategica per la crescita dell' Abruzzo da qui ai prossimi decenni. I fondi che nei prossimi mesi arriveranno sui territori attraverso il Recovery Plan rappresentano quella spinta in più per restituire forza al nostro tessuto economico che, come accade nel resto d' Italia, sta pagando le conseguenze economiche e sanitarie causate dall' emergenza Coronavirus. In questo senso, il centrodestra deve dimostrare di saper offrire un piano di sviluppo a lungo termine, fondato su una strategia chiara di futuro della regione che, fino a oggi, non abbiamo mai visto. Per questo li invito, prima che sia troppo tardi, a tornare sui propri passi e a lavorare con una visione pluriennale, a partire dallo spostamento dell' **Autorità di Sistema Portuale** da Ancona a Civitavecchia, per dare da subito concretezza al collegamento trasversale, favorendo lo sviluppo del traffico merci tra i porti laziali e quelli abruzzesi e fornendo un valore aggiunto per ottenere il riconoscimento del Corridoio Tirreno-Adriatico. Sarà poi dovere della Giunta lavorare affinché all' interno del Piano nazionale per la Ripresa e la Resilienza siano inserite opere quali la realizzazione del progetto di trasformazione della linea ferroviaria Roma-Pescara, affinché abbia le caratteristiche di una linea ferroviaria intermodale ad Alta Capacità. A questo si aggiunge il completamento del Porto di Ortona, strategico nell' ambito della Zona Economica Speciale, con i collegamenti viari e ferroviari, opere di banchinamento e dragaggio. Con questa risoluzione - conclude - chiediamo che il Presidente Marsilio prenda un impegno scritto per portare questa tematica sui tavoli delle istituzioni. È il momento di mettere in soffitta la propaganda e i continui attacchi pretestuosi al Governo nazionale per lavorare al bene del futuro dell' Abruzzo. Quella della trasversalità, col Corridoio Europeo intermodale, è un' occasione che potrebbe non ritornare nei prossimi anni. La Giunta si faccia trovare pronta'. *** 'L' Abruzzo non può permettersi di perdere i vantaggi che arrivano da riconoscimento del Corridoio Europeo trasversale intermodale Tirreno-Adriatico, che darà al territorio nuove infrastrutture e servizi, la Regione si corci le maniche e intraprenda ogni azione politica e amministrativa capace di portare l' Abruzzo dentro la rete comunitaria Ten-T'. Così il capogruppo Pd Silvio Paolucci che aggiunge: 'Non possiamo aspettare oltre per sviluppare iter di interventi necessari alla nostra regione per crescere e creare sviluppo e lavoro, a partire dagli ambiti portuali a cui le infrastrutture sono naturalmente collegati - sottolinea Paolucci - Il corridoio Tirreno Adriatico per mezzo della diramazione del Corridoio Mediterraneo Barcellona-Civitavecchia-Pescara-Ortona-Ploce, insieme con il prolungamento del Corridoio Baltico-Adriatico da Ravenna a Brindisi, è un'





L'Aquila Blog

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

dal ministero per il Sud il giugno scorso. Stiamo parlando di strumenti concreti, fondamentali per il rilancio di tutta l'economia locale provatissima dal Covid e del suo tessuto produttivo. Strumenti a cui il centrosinistra ha sempre creduto e che sono stati il centro dell'azione amministrativa della precedente giunta regionale, grazie al lavoro della quale oggi sarà possibile costruire un nuovo modello di sviluppo che ha come orizzonte l'Europa e i suoi vettori. Ma la Regione deve agire, puntando sulla trasversalità come iniziativa strategica e potendo contare su risorse nazionali, europee e su quelle che arriveranno sui territori con il recovery plan. Per questo abbiamo voluto amplificare nella risoluzione l'invito al presidente Marsilio a intraprendere ogni azione politica ed amministrativa volta ad attivare questi strumenti. Non solo è necessario che nel Piano nazionale di Ripresa e Resilienza sia prevista la realizzazione di un progetto di trasformazione della linea ferroviaria Roma-Pescara che abbia le caratteristiche di una linea ferroviaria intermodale (tra i porti di Civitavecchia e Ortona) ad Alta Capacità, per il trasporto di persone e merci, secondo gli standard europei: è una linea su cui il governo si è già detto disponibile ad agire, serve solo l'azione. Così pure come è fondamentale che nel Piano sia previsto il completamento del Porto di Ortona (porto di interesse nazionale e di riferimento della ZES e del corridoio trasversale Tirreno-Adriatico) con i relativi collegamenti viari e ferroviari e le opere di banchinamento e dragaggio in cui questa giunta ha detto di credere, nonostante il defianziamento delle risorse che il centrosinistra aveva previsto con il Masterplan. Non si può perdere altro tempo: per agevolare queste opportunità e creare una base di lavoro concreta che punti alla concretizzazione del corridoio Tirreno Adriatico, riteniamo indispensabile anche che la Regione si attivi presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per il passaggio dei porti di Pescara e Ortona dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centrale a quella del Mare Tirreno centro-settentrionale (D.lgs. 169 art.6 2bis lett.B). Si tratta di un passaggio strategico, in quanto favorirebbe un ordinato ed efficiente sviluppo del traffico merci tra i Porti Laziali e quelli Abruzzesi e perché darebbe maggiore valore, presso la Commissione Europea, alla richiesta di riconoscimento di un Corridoio Trasversale Tirreno-Adriatico'.

Nuovi spazi nel porto di Ancona

Redazione

ANCONA L'organizzazione di nuovi spazi nel porto di Ancona è il tema che l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale sta affrontando, in collaborazione con la Capitaneria di porto e il Comune di Ancona, per quanto riguarda in particolare i traffici commerciali e passeggeri sulle banchine del Molo sud del porto di Ancona. Le ipotesi di trasformazione di quest'area portuale saranno presentate in una conferenza stampa che si svolgerà domani 2 Ottobre, alle ore 11.30, nella Sala Marconi dell'AdSp ad Ancona. Alla conferenza stampa di presentazione degli studi sui nuovi spazi è prevista la partecipazione di Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale; Valeria Mancinelli, sindaco del Comune di Ancona; Enrico Moretti, contrammiraglio, direttore Marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona; Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona e di Matteo Paroli, segretario generale dell'AdSp del Mare Adriatico centrale.



Il Sole 24 Ore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Con Msc e Costa riparte il traffico nel porto di Civitavecchia

Francesco Di Majo. Parla il presidente dell' Autorità di sistema del Mar Tirreno centrale: «Ad agosto c'è stata una crescita dei passeggeri sui traghetti. E si è già ridotto il disavanzo: da 19,17 a 15 milioni»

Raoul de Forcade

Dopo mesi di lacrime e sangue imposti dalle misure restrittive legate alla pandemia COVID-19 **Civitavecchia**, il primo **porto** italiano per traffico crocieristico - secondo in Europa dopo Barcellona - comincia a vedere un po' di luce. A testimoniare è Francesco di Majo, presidente dell' Autorità di sistema del Mar Tirreno centrale (Gaeta, Fiumicino e **Civitavecchia**). «Abbiamo una ripresa del traffico - spiega - grazie alla ripartenza del settore crociere, prima di Msc e poi di Costa». I numeri, però, non hanno purtroppo ancora nulla a che vedere con quelli del 2019. L' anno scorso **Civitavecchia** aveva totalizzato 2,65 milioni di passeggeri transitati e nel 2020 ne erano previsti tre milioni. Dato confermato nel primo bimestre dell' anno, che segnava +19% sullo stesso periodo del 2019. Poi c'è stato il crollo legato agli effetti del virus. A marzo del 2019 lo scalo aveva movimentato 77.992 crocieristi; mentre a marzo del 2020, mese in cui in tutta Italia è scattato il lockdown, sono crollati a 18.500. Nei mesi successivi, con le navi ferme, sono arrivati a zero. Nello stesso periodo erano anche precipitati i numeri dei passeggeri dei traghetti, passati da 74.915 a marzo 2019 a 23.935, lo scorso marzo. D' altro canto, fino ai primi di settembre, nonostante la ripartenza dopo la metà agosto di Msc, la situazione delle crociere in Italia non è stata rosea: il 4 settembre, testimoniano i dati dell' agenzia Cemar di Sergio Senesi, ammontavano a 4.268 gli scali persi sui moli italiani dall' inizio del blocco delle crociere, con -10,77 milioni di passeggeri. Tuttavia, come si è accennato, a **Civitavecchia** qualche segno positivo si registra. «Abbiamo - dice di Majo - una ripresa lenta del traffico che è stato avviato il 16 agosto da Msc con la nave Grandiosa. E a metà ottobre dovrebbe partire anche con la Magnifica. Mentre la Costa ha ripreso domenica 20 settembre con la Diadema e dovrebbe continuare, con la AidaBlu e con la Smeralda, da metà ottobre. Sono in sostanza cinque navi. Certo sono ancora poche e poi si va verso novembre, che è un mese di fisiologico calo delle crociere. Ottobre normalmente sarebbe un buon periodo ma è stato pregiudicato dalle vicende del Covid. Ci aspettiamo, invece, che il traffico riprenda più decisamente nel 2021». Poi aggiunge: «Le compagnie che controllano Rct, il Roma cruise terminal di **Civitavecchia** (ossia Costa, Msc attraverso Marininvest e Royal Caribbean, ndr), mi dicono che hanno molte prenotazioni per l' anno prossimo. Anche quanto a richieste di accosti delle navi stiamo quasi ritornando ai ritmi del 2019. Resta il problema che inizialmente le navi continueranno, come succede ora, a essere non a pieno regime, in termini di numero di passeggeri a bordo, per le esigenze di distanziamento». Un fattore non negativo per il **porto** (mentre lo è per gli armatori), spiega di Majo, sono le navi «in sosta inoperosa, che stanno ferme ma garantiscono anche un po' di occupazione, perché devono essere sottoposte a controlli periodici, ospitano membri dell' equipaggio e creano movimento. È chiaro che non è la soluzione a cui aspiriamo ma il **porto** è comunque occupato dalle navi da crociera: attualmente ce ne sono cinque in banchina». Secondo Di Majo sono anche migliorati i dati delle entrate dello scalo. A fine maggio nel bilancio di previsione del **porto** la riduzione stimata delle entrate, rispetto al bilancio previsionale 2020, ammontava a -19,77 milioni (-54,22%). I dati però stanno cambiando, afferma il presidente dell' Adsp: «Ad agosto abbiamo registrato, rispetto al periodo Covid, una crescita importante. E nel periodo abbiamo



totalizzato circa il 70% di passeggeri di traghetti, rispetto allo



Il Sole 24 Ore

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

stesso periodo del 2019. In sostanza, quindi, abbiamo avuto un calo del 31,9%, mentre ne avevamo previsto uno del 50%. C'è stato, dunque, un introito maggiore delle stime, anche se le crociere, con 3.463 passeggeri, hanno segnato -99% rispetto ad agosto 2019. Si è comunque ridotto il disavanzo finanziario dell'ente. Dei 19,77 milioni che avevamo calcolato in maggio, una perdita di circa 15 milioni era relativa ai diritti di porto legati ai passeggeri e alle crociere». Aggiunge il dirigente: «Con la ripartenza del settore, invece, le entrate relative a questi diritti dovrebbero ridursi di 10 milioni anziché 15. A ciò si aggiunge una riduzione del calo delle tasse sulle merci. Al tempo avevamo calcolato circa 5 milioni in meno; ora prevediamo un leggero miglioramento ma non credo ci saranno grandi differenze, perché scontiamo gli effetti della riduzione del traffico di carbone, dovuto alla lenta chiusura della centrale Enel, che non c'entra con la pandemia, e della caduta dei carichi di jet fuel per l'aeroporto di Fiumicino, questa dovuta alla contrazione di traffico aereo a seguito del Covid». Con la crescita, tra luglio e agosto, «dei passeggeri dei traghetti, specie verso la Sardegna - dice di Majo - abbiamo dato seguito alle prescrizioni regionali, allestendo, da agosto, un'area dedicata ai tamponi volontari. Ne abbiamo fatti oltre 30mila, col sistema del drive-in: inizialmente solo sui rientri e poi anche sulle partenze. Siamo stati gli unici, nel panorama italiano, a fare questa operazione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Caso Macii, si rischia altro contenzioso

Un altro contenzioso potrebbe nelle prossime ore andare ad aggiungersi a quelli già aperti con l' **Autorità portuale** e che tanto pesano sul bilancio dell' ente. Lo scorso 30 settembre, infatti, è scaduto il termine dell' accordo transattivo che era stato sottoscritto in piena estate tra l' ormai ex segretaria Roberta Macii e il presidente Francesco Maria di Majo. La segretaria aveva accettato di farsi da parte senza polemiche e tornare al suo posto da dirigente all' Adsp di Livorno, chiedendoperò che le venissero riconosciuti i tre mesi di stipendio come indennità di mancato preavviso. Da allora non si è saputo più nulla. Certo è che Roberta Macii, prima di rinunciare al ruolo di segretario generale, era stata chiara: se l' accordo non fosse stato rispettato lo avrebbe considerato nullo, facendo causa all' ente, valutando anche la possibilità di tornare al proprio posto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto e nuovo presidente partite le grandi manovre

Porrello (M5S) il più netto: «Le attuali emergenze colpa del vertice dell'ente» Anche Giannini, segretario Pd, esplicito: «Chiara l'identikit del prossimo leader»

LA SFIDA PER L' **AUTHORITY** Le vertenze dello scalo e l'emergenza lavoro acuita dal Covid sembrano essere strettamente legate alla decisione che la politica dovrà prendere sul prossimo presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale**. «La pandemia in corso ci sta facendo comprendere che il porto di Civitavecchia - afferma il consigliere regionale e vice presidente del consiglio della Pisana Devid Porrello - anche per colpa di una inefficiente pianificazione dell' **Autorità portuale**, non è in grado di affrontare una crisi. La responsabilità ricade sulla sua presidenza, che non è intervenuta in tempo per risolvere alcune criticità. È vero che siamo nel pieno di una emergenza sanitaria che ha avuto pesantissime conseguenze su tutte le attività legate al porto, ma questa non può essere una scusa per non affrontare seriamente il futuro. A Civitavecchia serve urgentemente un piano regolatore **portuale** e una nuova guida all' **Autorità** che abbia una visione che vada più in là degli dei profitti a breve termine, che diventano premi per i dirigenti, ma non danno alcuna sicurezza alle tante famiglie la cui sussistenza è legata alla movimentazione merci e alla logistica. Lo sciopero proclamato dai gruisti della Gtc prosegue Porrello - è l'ennesima rappresentazione della difficile situazione che vive la città, e le risposte date dall' **Autorità portuale** sono tardive e con ben poca speranza di risolvere la controversia, una situazione che si sarebbe evitata controllando più attentamente l'attività degli operatori portuali». LE INDICAZIONI Per il Movimento 5 Stelle, dunque, il Mit e la Regione dovranno fare una scelta nel segno della discontinuità per la guida di Molo Vespucci, anche se non è stata ancora trovata la quadra sul un candidato. Un nome che, considerato che i due partiti governano insieme, potrebbe essere anche condiviso col Pd. «La prossima settimana ci sarà un direttivo decisivo afferma anche il segretario dem cittadino Stefano Giannini anche se abbiamo ben chiaro l'identikit del prossimo presidente. Una figura sulla quale stanno convergendo anche importanti realtà del territorio. Ora la parola d'ordine deve essere velocità perché il porto non può più attendere». A essere della partita che potrebbe chiudersi in una ventina di giorni è anche il presidente della Cpc Enrico Luciani. «Per la quarta volta ho presentato la mia candidatura. Certo, stavolta vorrò vedere chi mi passerà davanti nella call del ministro e capire se ha i requisiti, altrimenti non staremo buoni, tanto più che i risultati dell'ultima nomina sono sotto gli occhi di tutti. Facendo un paragone calcistico, se hai Platini non puoi far giocare al suo posto un giovane del Taranto che ha sempre militato in serie C». LA SOCIETÀ DELLA SICUREZZA Tra le vertenze autunnali, c'è anche quella legata alla Pas. L'assemblea dei soci della società di sicurezza 100% dell'Adsp, ha spostato l'approvazione del Piano operativo annuale motivando il rinvio con lo stato di agitazione indetto da Cgil e Cisl per il mancato rinnovo dei contratti a tempo determinato. Una decisione stigmatizzata dalla Uilucs. «Pur rimanendo convinti scrive il referente regionale Stefano Rosignoli delle motivazioni che ci hanno portato a non sottoscrivere lo stato di agitazione, riteniamo deplorabile che si utilizzi strumentalmente un atto legittimo compiuto dalle organizzazioni sindacali. Anche se l'Adsp dall'1 settembre ha una squadra nuova (come scritto in una nota dell' **Authority**, ndc., come ogni anno si trova un pretesto per rimandare l'approvazione del Piano con il conseguente malumore di tutti gli addetti ai lavori». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, un deposito di metano per le nuove navi green

L' ECONOMIA Antonino Pane Le moderne navi a gas naturale liquefatto che solcano il Mediterraneo potrebbero trovare nel **porto** di Napoli una stazione per fare rifornimento. Il progetto vede due grandi aziende alleate: la Kuwait Petroleum Italia (Q8) e la Edison. Si avvia a conclusione, dunque, una vicenda iniziata nel dicembre del 2017 quando il presidente dell' Adsp, Pietro Spirito, preannunciava una manifestazione di interesse per la costruzione di un impianto gnl nel **porto** di Napoli. Una manifestazione e raccoglie ben diciassette adesioni di aziende presenti sullo scenario internazionale e tra queste la Edison e la Q8. Ieri è stato presentato durante i lavori della Naples Shipping week il progetto congiunto di Edison e Q8 per la realizzazione di un deposito costiero da ubicare nella darsena petroli del **Porto** di Napoli. IL PIANO Il deposito di gnl è un investimento ritenuto strategico tant' è che che la progettazione è stato ammessa ad un finanziamento europeo, grazie ai fondi Cef per l' ingegneria autorizzativa. Quello che desta maggiori perplessità è proprio l' ubicazione del deposito: si utilizzerebbe quella darsena petroli che l' ultimo piano regolatore approvato dal Comitato portuale e dal Consiglio comunale di Napoli voleva decentrare all' esterno del **porto** per la sua pericolosità e, soprattutto, per la sua vicinanza alla nuova darsena di levante assegnata alla Conateco per la quale sono già stati spesi circa 150 milioni di euro. Ma da questo punto di vista Edison e Q8 usano un linguaggio più che rassicurante perché il nuovo deposito di metano a -160 gradi (questo è il gnl) rafforzerebbe le misure di sicurezza intorno alla darsena petroli. «Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8 mantiene una visione strategica di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova», ha detto Giuseppe Zappalà, ad di Kuwait Petroleum Italia. E poi Edison che è già presente insieme a Pir con un altro progetto nel **porto** di **Ravenna**: «Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo strategico ha commentato Pierre Vergerio executive vice presidente Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison . Il progetto nel **porto** di Napoli è parte integrante di questo piano che prevede la creazione della prima catena logistica di gnl del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo il primo deposito costiero nel **porto** di **Ravenna** con Pir ». Ma quello di Edison e Q8 non è l' unico progetto ad affacciarsi all' orizzonte. Nel 2008 il presidente Spirito, con una nota inviata a tutti i soggetti che avevano manifestato l' interesse preannuncia un bando pubblico e, anche se non è stato pubblicato, la società Pir, fa sapere che ha inviato un' istanza documentata per la costruzione di un terminal Gnl nel **porto** di Napoli, all' esterno della darsena petroli ed in posizione non conflittuale con il terminal di levante. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Edison e Q8 per deposito costiero Small Scale di Gnl nel porto di Napoli

Presentato oggi alla Naples Shipping Week il progetto congiunto di Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto** di Napoli. La

strategicità dell' investimento, si legge in una nota, è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi Cef per l' ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l' integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell' infrastruttura. L' ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del

Porto di Napoli, grazie all' accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di Napoli di

costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. "Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8

mantiene una visione strategica di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova - ha dichiarato Giuseppe

Zappalà, Amministratore Delegato di Kuwait Petroleum Italia -. Una strategia che punta all' innovazione e alla tutela

dell' ambiente, nella volontà di continuare a svolgere un ruolo da protagonisti della transizione energetica, anche

grazie a partner prestigiosi come Edison. Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri

azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra Azienda con la città di Napoli dove da anni

siamo un player di riferimento strategico per l' approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo

progetto potrà trovare un nuovo impulso". "Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e

ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo

strategico - ha commentato Pierre Vergerio Executive Vice President Gas Midstream, Energy Management and Gas

Infrastructures di Edison -. Il progetto nel **porto** di Napoli è parte integrante di questo piano che prevede la creazione

della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma.

Stiamo già costruendo il primo deposito costiero di GNL nel **porto** di **Ravenna** con Pir (Petroliera Italo Rumena) e

puntiamo a realizzarne un secondo in quello di Napoli in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di

comprovata esperienza nell' area e con competenze complementari alle nostre". Questo progetto di deposito costiero

nel Tirreno, uno dei primi in Italia e nel Mediterraneo, renderà disponibile sul territorio continentale italiano il GNL - in

linea con la strategia green europea e i regolamenti internazionali sulla mobilità sostenibile per il trasporto pesante

marittimo e su gomma - a prezzi competitivi. Inoltre, l' infrastruttura, senza sottrarre al **Porto** aree destinate ad usi

diversi, permetterà di aumentare gli standard tecnologici dell' intera Darsena Petroli e incrementerà il volume dei

servizi portuali, con ricadute positive per le imprese presenti nell' area e nel **Porto**. Una volta completato l' iter

amministrativo per la sua realizzazione, il deposito costiero in progetto avrà ricadute positive per l' area campana

legate all' impiego del GNL nel settore navale e dei trasporti terrestri: la disponibilità di un' infrastruttura di

approvvigionamento di GNL nel bacino del Tirreno centrale consentirà al **Porto** di Napoli di diventare un polo

competitivo di attrazione per i traffici dei mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci),

incentivando i settori turistici, industriali e commerciali. Edison, uno dei principali operatori italiani nel settore dell'

Edison e Q8 per deposito costiero Small Scale di Gnl nel porto di Napoli

Pubblicato il: 03/10/2020 12:14

Presentato oggi alla Naples Shipping Week il progetto congiunto di Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del Porto di Napoli. La strategicità dell' investimento, si legge in una nota, è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi Cef per l' ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l' integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell' infrastruttura.

L'ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del Porto di Napoli, grazie all' accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al Porto di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area.

"Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8 mantiene una visione strategica di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova - ha dichiarato Giuseppe Zappalà, Amministratore Delegato di Kuwait Petroleum Italia -. Una strategia che punta all' innovazione e alla tutela dell' ambiente, nella volontà di continuare a svolgere un ruolo da protagonisti della transizione energetica, anche grazie a partner prestigiosi come Edison. Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra Azienda con la città di Napoli dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l' approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso".

"Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo strategico - ha commentato Pierre Vergerio Executive Vice President Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison -. Il progetto nel porto di Napoli è parte integrante di questo piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo il primo deposito costiero di GNL nel porto di Ravenna con Pir (Petroliera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di Napoli in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell' area e con competenze complementari alle nostre".



(Sito) Adnkronos

Napoli

di lungo termine in Italia e gestisce un portafoglio Gnl ampio e diversificato che la rende un operatore affidabile in grado di garantire continuità di fornitura. La società ha un portafoglio gas diversificato che assicura la sicurezza e competitività degli approvvigionamenti del Paese grazie a contratti di fornitura di lungo termine con i principali produttori ed è pronta ad assumere un ruolo di primo piano nello sviluppo degli impianti Small Scale LNG con un piano che prevede investimenti nell'intera catena logistica del settore. Q8 è uno dei principali player italiani del settore dell'energia che garantisce la mobilità delle persone e delle merci. È attiva, anche attraverso società controllate e partecipate, nell'intero ciclo integrato del downstream dalla raffinazione al consumatore finale, grazie ad una rete capillare di Punti Vendita distribuiti sull'intero territorio nazionale e a una logistica che si sviluppa coerentemente a supporto dell'intera rete distributiva. Già presente nella Darsena Petroli nel **Porto** di Napoli dove opera assicurando i più elevati standard di qualità e performance nella gestione operativa e nei presidi di sicurezza antincendio ed antinquinamento. RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

Affari Italiani

Napoli

Edison e Q8 per deposito costiero Small Scale di Gnl nel porto di Napoli

Roma, 1 ott. (Adnkronos) - Presentato oggi alla Naples Shipping Week il progetto congiunto di Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto** di Napoli. La strategicità dell' investimento, si legge in una nota, è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi Cef per l' ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l' integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell' infrastruttura. L' ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del **Porto** di Napoli, grazie all' accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. "Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8 mantiene una visione strategica di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova - ha dichiarato Giuseppe Zappalà, Amministratore Delegato di Kuwait Petroleum Italia -. Una strategia che punta all' innovazione e alla tutela dell' ambiente, nella volontà di continuare a svolgere un ruolo da protagonisti della transizione energetica, anche grazie a partner prestigiosi come Edison. Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra Azienda con la città di Napoli dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l' approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso". "Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo strategico - ha commentato Pierre Vergerio Executive Vice President Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison -. Il progetto nel **porto** di Napoli è parte integrante di questo piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo il primo deposito costiero di GNL nel **porto** di **Ravenna** con Pir (Petroliera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di Napoli in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell' area e con competenze complementari alle nostre". Questo progetto di deposito costiero nel Tirreno, uno dei primi in Italia e nel Mediterraneo, renderà disponibile sul territorio continentale italiano il GNL - in linea con la strategia green europea e i regolamenti internazionali sulla mobilità sostenibile per il trasporto pesante marittimo e su gomma - a prezzi competitivi. Inoltre, l' infrastruttura, senza sottrarre al **Porto** aree destinate ad usi diversi, permetterà di aumentare gli standard tecnologici dell' intera Darsena Petroli e incrementerà il volume dei servizi portuali, con ricadute positive per le imprese presenti nell' area e nel **Porto**. Una volta completato l' iter amministrativo per la sua realizzazione, il deposito costiero in progetto avrà ricadute positive per l' area campana legate all' impiego del GNL nel settore navale e dei trasporti terrestri: la disponibilità di un' infrastruttura di approvvigionamento di GNL nel bacino del Tirreno centrale consentirà al **Porto** di Napoli di diventare un polo competitivo di attrazione per i traffici dei mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci), incentivando i settori turistici, industriali e commerciali. Edison, uno dei principali operatori italiani nel settore dell'





Affari Italiani

Napoli

di lungo termine in Italia e gestisce un portafoglio Gnl ampio e diversificato che la rende un operatore affidabile in grado di garantire continuità di fornitura. La società ha un portafoglio gas diversificato che assicura la sicurezza e competitività degli approvvigionamenti del Paese grazie a contratti di fornitura di lungo termine con i principali produttori ed è pronta ad assumere un ruolo di primo piano nello sviluppo degli impianti Small Scale LNG con un piano che prevede investimenti nell'intera catena logistica del settore. Q8 è uno dei principali player italiani del settore dell'energia che garantisce la mobilità delle persone e delle merci. È attiva, anche attraverso società controllate e partecipate, nell'intero ciclo integrato del downstream dalla raffinazione al consumatore finale, grazie ad una rete capillare di Punti Vendita distribuiti sull'intero territorio nazionale e a una logistica che si sviluppa coerentemente a supporto dell'intera rete distributiva. Già presente nella Darsena Petroli nel **Porto** di Napoli dove opera assicurando i più elevati standard di qualità e performance nella gestione operativa e nei presidi di sicurezza antincendio ed antinquinamento.

Porto di Napoli: Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) presentano progetto per deposito Small Scale di GNL

(FERPRESS) **Napoli**, 1 OTT Presentato oggi alla Naples Shipping week il progetto congiunto di Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto** di **Napoli**. La strategicità dell'investimento è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi CEF per l'ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l'integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell'infrastruttura. L'ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del **Porto** di **Napoli**, grazie all'accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l'area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di **Napoli** di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell'area. Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8 mantiene una visione strategica di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova ha dichiarato Giuseppe Zappalà, Amministratore Delegato di Kuwait Petroleum Italia -. Una strategia che punta all'innovazione e alla tutela dell'ambiente, nella volontà di continuare a svolgere un ruolo da protagonisti della transizione energetica, anche grazie a partner prestigiosi come Edison. Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra Azienda con la città di **Napoli** dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l'approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso. Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo strategico ha commentato Pierre Vergerio Executive Vice President Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison . Il progetto nel **porto** di **Napoli** è parte integrante di questo piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo il primo deposito costiero di GNL nel **porto** di Ravenna con PIR (Petrolifera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di **Napoli** in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell'area e con competenze complementari alle nostre. Questo progetto di deposito costiero nel Tirreno, uno dei primi in Italia e nel Mediterraneo, renderà disponibile sul territorio continentale italiano il GNL in linea con la strategia green europea e i regolamenti internazionali sulla mobilità sostenibile per il trasporto pesante marittimo e su gomma a prezzi competitivi. Inoltre, l'infrastruttura, senza sottrarre al **Porto** aree destinate ad usi diversi, permetterà di aumentare gli standard tecnologici dell'intera Darsena Petroli e incrementerà il volume dei servizi portuali, con ricadute positive per le imprese presenti nell'area e nel **Porto**. Una volta completato l'iter amministrativo per la sua realizzazione, il deposito costiero in progetto avrà ricadute positive per l'area campana legate all'impiego del GNL nel settore navale e dei trasporti terrestri: la disponibilità di un'infrastruttura di approvvigionamento di GNL nel bacino del Tirreno centrale consentirà al **Porto** di **Napoli** di diventare un polo competitivo di attrazione per i traffici dei mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci), i incentivando i settori turistici, industriali e



commerciali. Edison, uno dei principali operatori italiani nel settore dell'energia, è oggi l'unico importatore di GNL di lungo termine in Italia e gestisce un portafoglio



FerPress

Napoli

GNL ampio e diversificato che la rende un operatore affidabile in grado di garantire continuità di fornitura. La società ha un portafoglio gas diversificato che assicura la sicurezza e competitività degli approvvigionamenti del Paese grazie a contratti di fornitura di lungo termine con i principali produttori ed è pronta ad assumere un ruolo di primo piano nello sviluppo degli impianti Small Scale LNG con un piano che prevede investimenti nell'intera catena logistica del settore. Q8 è uno dei principali player italiani del settore dell'energia che garantisce la mobilità delle persone e delle merci. È attiva, anche attraverso società controllate e partecipate, nell'intero ciclo integrato del downstream dalla raffinazione al consumatore finale, grazie ad una rete capillare di Punti Vendita distribuiti sull'intero territorio nazionale e a una logistica che si sviluppa coerentemente a supporto dell'intera rete distributiva. Già presente nella Darsena Petroli nel **Porto** di **Napoli** dove opera assicurando i più elevati standard di qualità e performance nella gestione operativa e nei presidi di sicurezza antincendio ed antinquinamento.

Edison e Q8 presentano alla Naples Shipping Week il progetto di un deposito di GNL nel Porto di Napoli.

Presentato oggi alla Naples Shipping week il progetto congiunto di Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto** di **Napoli**. La strategicità dell' investimento è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi CEF per l' ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l' integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell' infrastruttura. L' ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del **Porto** di **Napoli**, grazie all' accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di **Napoli** di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. ' Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8 mantiene una visione strategica di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova - ha dichiarato Giuseppe Zappalà , Amministratore Delegato di Kuwait Petroleum Italia - . Una strategia che punta all' innovazione e alla tutela dell' ambiente, nella volontà di continuare a svolgere un ruolo da protagonisti della transizione energetica, anche grazie a partner prestigiosi come Edison. Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra Azienda con la città di **Napoli** dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l' approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso ' . Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo strategico - ha commentato Pierre Vergerio Executive Vice President Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison -. Il progetto nel **porto** di **Napoli** è parte integrante di questo piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo il primo deposito costiero di GNL nel **porto** di Ravenna con PIR (Petroliera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di **Napoli** in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell' area e con competenze complementari alle nostre'. Questo progetto di deposito costiero nel Tirreno, uno dei primi in Italia e nel Mediterraneo, renderà disponibile sul territorio continentale italiano il GNL - in linea con la strategia green europea e i regolamenti internazionali sulla mobilità sostenibile per il trasporto pesante marittimo e su gomma - a prezzi competitivi. Inoltre, l' infrastruttura, senza sottrarre al **Porto** aree destinate ad usi diversi, permetterà di aumentare gli standard tecnologici dell' intera Darsena Petroli e incrementerà il volume dei servizi portuali, con ricadute positive per le imprese presenti nell' area e nel **Porto**. Una volta completato l' iter amministrativo per la sua realizzazione, il deposito costiero in progetto avrà ricadute positive per l' area campana legate all' impiego del GNL nel settore navale e dei trasporti terrestri: la disponibilità di un' infrastruttura di approvvigionamento di GNL nel bacino del Tirreno centrale consentirà al **Porto** di **Napoli** di diventare un polo competitivo di attrazione per i traffici dei mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci), incentivando i settori turistici, industriali e





Il Nautilus

Napoli

EDISON E Q8 INSIEME PER UN DEPOSITO COSTIERO SMALL SCALE DI GNL NEL PORTO DI NAPOLI

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

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



commerciali. Edison, uno dei principali operatori italiani nel settore dell' energia, è oggi l' unico importatore di GNL di lungo termine in Italia e gestisce un portafoglio GNL



Il Nautilus

Napoli

ampio e diversificato che la rende un operatore affidabile in grado di garantire continuità di fornitura. La società ha un portafoglio gas diversificato che assicura la sicurezza e competitività degli approvvigionamenti del Paese grazie a contratti di fornitura di lungo termine con i principali produttori ed è pronta ad assumere un ruolo di primo piano nello sviluppo degli impianti Small Scale LNG con un piano che prevede investimenti nell'intera catena logistica del settore. Q8 è uno dei principali player italiani del settore dell'energia che garantisce la mobilità delle persone e delle merci. È attiva, anche attraverso società controllate e partecipate, nell'intero ciclo integrato del downstream dalla raffinazione al consumatore finale, grazie ad una rete capillare di Punti Vendita distribuiti sull'intero territorio nazionale e a una logistica che si sviluppa coerentemente a supporto dell'intera rete distributiva. Già presente nella Darsena Petroli nel **Porto** di Napoli dove opera assicurando i più elevati standard di qualità e performance nella gestione operativa e nei presidi di sicurezza antincendio ed antinquinamento.

Edison e Q8, un deposito costiero di Gnl nel porto partenopeo: il progetto presentato al Naples Shipping Week

Presentato oggi alla Naples Shipping Week il progetto congiunto di Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto** di **Napoli**. La strategicità dell' investimento, si legge in una nota, è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi Cef per l' ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l' integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell' infrastruttura. L' ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del **Porto** di **Napoli**, grazie all' accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di **Napoli** di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. "Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8 mantiene una visione strategica di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova - ha dichiarato Giuseppe Zappalà, Amministratore Delegato di Kuwait Petroleum Italia -. Una strategia che punta all' innovazione e alla tutela dell' ambiente, nella volontà di continuare a svolgere un ruolo da protagonisti della transizione energetica, anche grazie a partner prestigiosi come Edison. Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra Azienda con la città di **Napoli** dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l' approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso". "Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo strategico - ha commentato Pierre Vergerio Executive Vice President Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison -. Il progetto nel **porto** di **Napoli** è parte integrante di questo piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo il primo deposito costiero di GNL nel **porto** di Ravenna con Pir (Petrolifera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di **Napoli** in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell' area e con competenze complementari alle nostre". Questo progetto di deposito costiero nel Tirreno, uno dei primi in Italia e nel Mediterraneo, renderà disponibile sul territorio continentale italiano il GNL - in linea con la strategia green europea e i regolamenti internazionali sulla mobilità sostenibile per il trasporto pesante marittimo e su gomma - a prezzi competitivi. Inoltre, l' infrastruttura, senza sottrarre al **Porto** aree destinate ad usi diversi, permetterà di aumentare gli standard tecnologici dell' intera Darsena Petroli e incrementerà il volume dei servizi portuali, con ricadute positive per le imprese presenti nell' area e nel **Porto**. Una volta completato l' iter amministrativo per la sua realizzazione, il deposito costiero in progetto avrà ricadute positive per l' area campana legate all' impiego del Gnl nel settore navale e dei trasporti terrestri: la disponibilità di un' infrastruttura di approvvigionamento di GNL nel bacino del Tirreno centrale consentirà al **Porto** di **Napoli** di diventare un polo competitivo di attrazione per i traffici dei mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci),



incentivando i settori turistici, industriali e commerciali. Edison, uno dei principali operatori italiani nel settore dell'energia, è oggi l'unico importatore



Ildenaro.it

Napoli

di Gnl di lungo termine in Italia e gestisce un portafoglio Gnl ampio e diversificato che la rende un operatore affidabile in grado di garantire continuità di fornitura. La società ha un portafoglio gas diversificato che assicura la sicurezza e competitività degli approvvigionamenti del Paese grazie a contratti di fornitura di lungo termine con i principali produttori ed è pronta ad assumere un ruolo di primo piano nello sviluppo degli impianti Small Scale Lng con un piano che prevede investimenti nell'intera catena logistica del settore. Q8 è uno dei principali player italiani del settore dell'energia che garantisce la mobilità delle persone e delle merci. È attiva, anche attraverso società controllate e partecipate, nell'intero ciclo integrato del downstream dalla raffinazione al consumatore finale, grazie ad una rete capillare di Punti Vendita distribuiti sull'intero territorio nazionale e a una logistica che si sviluppa coerentemente a supporto dell'intera rete distributiva. Già presente nella Darsena Petroli nel **Porto di Napoli** dove opera assicurando i più elevati standard di qualità e performance nella gestione operativa e nei presidi di sicurezza antincendio ed antinquinamento.

Informare

Napoli

Edison e Kuwait Petroleum presentano il loro progetto per un deposito di GNL nel porto di Napoli

Tra gli obiettivi, rendere il **porto** di Napoli un polo per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale. Oggi Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8), nell'ambito della Naples Shipping Week, hanno presentato il loro progetto per insediare un deposito costiero Small Scale di gas naturale liquefatto nella Darsena Petroli del **porto** di Napoli (del 27 febbraio 2018). Scopo dell'iniziativa, per la quale deve essere ancora completato l' iter amministrativo per la sua realizzazione, è di rendere facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile marittimo e terrestre in tutta l' area del Tirreno centro-meridionale e di fare del **porto** di Napoli un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. Giuseppe Zappalà, amministratore delegato di Kuwait Petroleum Italia, azienda che a Napoli già dispone di un deposito costiero per lo scarico di prodotti petroliferi sempre alla Darsena Petroli dello scalo portuale, ha evidenziato che «questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra azienda con la città di Napoli dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l' approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso». Pierre Vergerio, executive vice president Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison, ha spiegato che il progetto nel **porto** di Napoli è parte integrante del piano di sviluppo strategico dell' azienda che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo - ha precisato Vergerio - il primo deposito costiero di GNL nel **porto** di **Ravenna** con PIR (Petroliera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di Napoli in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell' area e con competenze complementari alle nostre».

Edison e Kuwait Petroleum presentano il loro progetto per un deposito di GNL nel porto di Napoli

Tra gli obiettivi, rendere il porto di Napoli un polo per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale.

Oggi Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8), nell'ambito della Naples Shipping Week, hanno presentato il loro progetto per insediare un deposito costiero Small Scale di gas naturale liquefatto nella Darsena Petroli del porto di Napoli (del 27 febbraio 2018). Scopo dell'iniziativa, per la quale deve essere ancora completato l' iter amministrativo per la sua realizzazione, è di rendere facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile marittimo e terrestre in tutta l' area del Tirreno centro-meridionale e di fare del porto di Napoli un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell'area.

Giuseppe Zappalà, amministratore delegato di Kuwait Petroleum Italia, azienda che a Napoli già dispone di un deposito costiero per lo scarico di prodotti petroliferi sempre alla Darsena Petroli dello scalo portuale, ha evidenziato che «questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra azienda con la città di Napoli dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l'approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso».

Pierre Vergerio, executive vice president Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison, ha spiegato che il progetto nel porto di Napoli è parte integrante del piano di sviluppo strategico dell'azienda che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo - ha precisato Vergerio - il primo deposito costiero di GNL nel porto di Ravenna con PIR (Petroliera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di Napoli in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell' area e con competenze complementari alle nostre».

Data di servizio			
Numero	Data di arrivo	Data di partenza	
1	01	02	Cerca
2	03	04	
3	05	06	



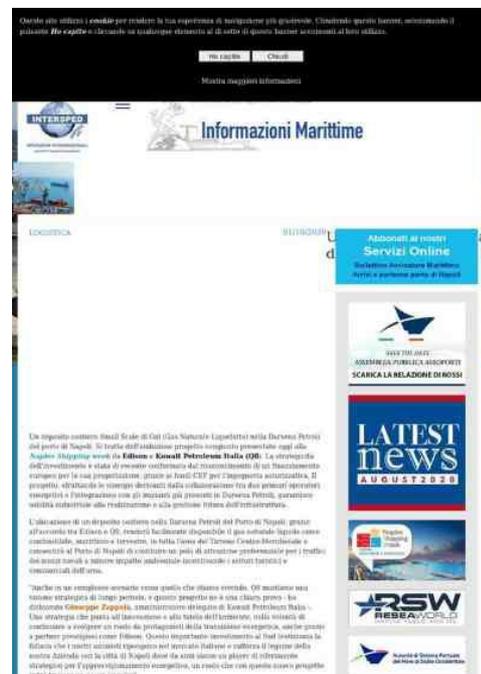
Informazioni Marittime

Napoli

Un deposito Small Scale di Gnl nel porto di Napoli. Il progetto Edison e Q8

La struttura dovrebbe integrare gli impianti già presenti in Darsena Petroli

Un deposito costiero Small Scale di Gnl (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **porto** di Napoli. Si tratta dell' ambizioso progetto congiunto presentato oggi alla Naples Shipping week da Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8). La strategicità dell' investimento è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi CEF per l' ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l' integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell' infrastruttura. L' ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del **Porto** di Napoli, grazie all' accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. "Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8 mantiene una visione strategica di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova - ha dichiarato Giuseppe Zappalà , amministratore delegato di Kuwait Petroleum Italia -. Una strategia che punta all' innovazione e alla tutela dell' ambiente, nella volontà di continuare a svolgere un ruolo da protagonisti della transizione energetica, anche grazie a partner prestigiosi come Edison. Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra Azienda con la città di Napoli dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l' approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso". "Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo strategico - ha commentato Pierre Vergerio executive vice president Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison -. Il progetto nel **porto** di Napoli è parte integrante di questo piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo il primo deposito costiero di GNL nel **porto** di **Ravenna** con PIR (Petroliera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di Napoli in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell' area e con competenze complementari alle nostre". Questo progetto di deposito costiero nel Tirreno, uno dei primi in Italia e nel Mediterraneo, renderà disponibile sul territorio continentale italiano il Gnl - in linea con la strategia green europea e i regolamenti internazionali sulla mobilità sostenibile per il trasporto pesante marittimo e su gomma - a prezzi competitivi. Inoltre, l' infrastruttura, senza sottrarre al **Porto** aree destinate ad usi diversi, permetterà di aumentare gli standard tecnologici dell' intera Darsena Petroli e incrementerà il volume dei servizi portuali, con ricadute positive per le imprese presenti nell' area e nel **porto**. Una volta completato l' iter amministrativo per la sua realizzazione, il deposito costiero in progetto avrà ricadute positive per l' area campana legate all' impiego del Gnl nel settore navale e dei trasporti terrestri: la disponibilità di un' infrastruttura di approvvigionamento di Gnl nel bacino del Tirreno centrale consentirà al **porto** di Napoli di diventare un polo competitivo di attrazione per i traffici dei mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci), i



incentivando i settori turistici, industriali e commerciali. Edison, uno dei principali operatori italiani nel settore dell'energia, è oggi l'unico importatore di Gnl di lungo termine in Italia e gestisce un portafoglio



Informazioni Marittime

Napoli

Gnl ampio e diversificato che la rende un operatore affidabile in grado di garantire continuità di fornitura. La società ha un portafoglio gas diversificato che assicura la sicurezza e competitività degli approvvigionamenti del Paese grazie a contratti di fornitura di lungo termine con i principali produttori ed è pronta ad assumere un ruolo di primo piano nello sviluppo degli impianti Small Scale Lng con un piano che prevede investimenti nell'intera catena logistica del settore. Q8 è uno dei principali player italiani del settore dell'energia che garantisce la mobilità delle persone e delle merci. È attiva, anche attraverso società controllate e partecipate, nell'intero ciclo integrato del downstream dalla raffinazione al consumatore finale, grazie ad una rete capillare di punti vendita distribuiti sull'intero territorio nazionale e a una logistica che si sviluppa coerentemente a supporto dell'intera rete distributiva. Già presente nella Darsena Petroli nel **porto** di Napoli dove opera assicurando i più elevati standard di qualità e performance nella gestione operativa e nei presidi di sicurezza antincendio ed antinquinamento.

Napoli scommette sul GNL

Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) sono pronti ad insediare nella Darsena Petroli del porto di Napoli un deposito costiero Small Scale di GNL. Il progetto è stato presentato stamani nell' ambito della Naples Shipping Week. L' obiettivo è rendere facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentire al Porto di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. «Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra azienda con la città di Napoli dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l' approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso» ha dichiarato l' amministratore delegato di Q8 Italia, Giuseppe Zappalà. Per Pierre Vergerio, executive vice president Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison, il progetto nel porto di Napoli è parte integrante di tale piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL in Italia per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma.

REDAZIONE PORT NEWS

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

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

2 Ottobre 2020 - News
Nuovi investimenti
Napoli scommette sul GNL
 di Redazione Port News

Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) sono pronti ad insediare nella Darsena Petroli del porto di Napoli un deposito costiero Small Scale di GNL. Il progetto è stato presentato stamani nell'ambito della Naples Shipping Week.

L'obiettivo è rendere facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l'area del Tirreno Centro-Meridionale e consentire al Porto di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell'area.

«Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra azienda con la città di Napoli dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l'approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso» ha dichiarato l'amministratore delegato di Q8 Italia, Giuseppe Zappalà.

Per Pierre Vergerio, executive vice president Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison, il progetto nel porto di Napoli è parte integrante di tale piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL in Italia per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma.

Autore
 Ambiente
 Autorità Portuali
 Accantonati del Porto
 Bioraffineria
 Elettro
 Cantieristica navale
 Caserme
 Concessionari
 Compravendite
 Containership
 Coronavirus
 Crociere
 Cura del ferro
 Darsena Europa
 Dazi
 Commercio
 Esso
 Europa
 Gigantismo
 Navale
 GNL
 Investimenti
 Infrastrutture
 Innovazione
 Tecnologica
 Lavoro portuale
 Logistica Portuale
 Porto di Livorno
 Porto di Piombino
 Porto di
 Riforma
 Terminali
 Rifiuti
 Servizi
 Shipping
 Terminali portuali
 Traffici marittimi
 Taglietti

Edison e Q8, un deposito costiero Small Scale di Gnl nel porto di Napoli

Napoli, 1° ottobre 2020 - Presentato oggi alla Naples Shipping week il progetto congiunto di Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto** di Napoli. La strategicità dell' investimento è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi CEF per l' ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l' integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell' infrastruttura. L' ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del **Porto** di Napoli, grazie all' accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. " Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8 mantiene una visione strategica di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova - ha dichiarato Giuseppe Zappalà , Amministratore Delegato di Kuwait Petroleum Italia - . Una strategia che punta all' innovazione e alla tutela dell' ambiente, nella volontà di continuare a svolgere un ruolo da protagonisti della transizione energetica, anche grazie a partner prestigiosi come Edison. Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra Azienda con la città di Napoli dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l' approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso ". " Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo strategico - ha commentato Pierre Vergerio Executive Vice President Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison -. Il progetto nel **porto** di Napoli è parte integrante di questo piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo il primo deposito costiero di GNL nel **porto** di **Ravenna** con PIR (Petroliera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di Napoli in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell' area e con competenze complementari alle nostre". Questo progetto di deposito costiero nel Tirreno, uno dei primi in Italia e nel Mediterraneo, renderà disponibile sul territorio continentale italiano il GNL - in linea con la strategia green europea e i regolamenti internazionali sulla mobilità sostenibile per il trasporto pesante marittimo e su gomma - a prezzi competitivi. Inoltre, l' infrastruttura, senza sottrarre al **Porto** aree destinate ad usi diversi, permetterà di aumentare gli standard tecnologici dell' intera Darsena Petroli e incrementerà il volume dei servizi portuali, con ricadute positive per le imprese presenti nell' area e nel **Porto**. Una volta completato l' iter amministrativo per la sua realizzazione, il deposito costiero nel **porto** di Napoli avrà ricadute positive per l' area campana legate all' impiego del GNL nel settore navale e dei trasporti terrestri: la disponibilità di un' infrastruttura di approvvigionamento di GNL nel bacino del Tirreno centrale consentirà al **Porto** di Napoli di diventare un polo competitivo di attrazione per i traffici dei mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci), incentivando i settori turistici, industriali e commerciali.



Sea Reporter.it - Foto a fianco della pagina

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

Napoli - Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) hanno presentato in anteprima alla Naples Shipping Week il progetto congiunto per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto** di Napoli. La strategicità dell' investimento è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai fondi CEF per l' ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l' integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell' infrastruttura. L' ubicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del **porto** di Napoli , grazie all' accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. 'Anche in un complesso scenario come quello che stiamo vivendo, Q8 mantiene una visione strategica di lungo periodo, e questo progetto ne è una chiara prova - ha dichiarato Giuseppe Zappalà , amministratore delegato di Kuwait Petroleum Italia -. Una strategia che punta all' innovazione e alla tutela dell' ambiente, nella volontà di continuare a svolgere un ruolo da protagonisti della transizione energetica, anche grazie a partner prestigiosi come Edison. Questo importante investimento al Sud testimonia la fiducia che i nostri azionisti ripongono nel mercato italiano e rafforza il legame della nostra azienda con la città di Napoli dove da anni siamo un player di riferimento strategico per l' approvvigionamento energetico, un ruolo che con questo nuovo progetto potrà trovare un nuovo impulso'. Pierre Vergerio , executive vice president Gas Midstream, energy management and gas infrastructures di Edison, ha affermato: 'Edison vuole essere protagonista della transizione energetica del Paese e ha individuato nella decarbonizzazione dei trasporti uno degli assi fondamentali del proprio piano di sviluppo strategico. Il progetto nel **porto** di Napoli è parte integrante di questo piano che prevede la creazione della prima catena logistica di GNL del Paese per rendere sostenibile il trasporto pesante, marittimo e su gomma. Stiamo già costruendo il primo deposito costiero di GNL nel **porto** di **Ravenna** con PIR (Petroliera Italo Rumena) e puntiamo a realizzarne un secondo in quello di Napoli in partnership con Kuwait Petroleum Italia che è un partner di comprovata esperienza nell' area e con competenze complementari alle nostre'. Questo progetto di deposito costiero nel Tirreno, uno dei primi in Italia e nel Mediterraneo, renderà disponibile sul territorio continentale italiano il GNL - in linea con la strategia green europea e i regolamenti internazionali sulla mobilità sostenibile per il trasporto pesante marittimo e su gomma - a prezzi competitivi. Inoltre, l' infrastruttura, senza sottrarre al **Porto** aree destinate ad usi diversi, permetterà di aumentare gli standard tecnologici dell' intera Darsena Petroli e incrementerà il volume dei servizi portuali, con ricadute positive per le imprese presenti nell' area e nel **Porto**. Una volta completato l' iter amministrativo per la sua realizzazione, il deposito costiero in progetto avrà ricadute positive per l' area campana legate all' impiego del GNL nel settore navale e dei trasporti terrestri: la disponibilità di un' infrastruttura di approvvigionamento di GNL nel bacino del Tirreno centrale consentirà al **Porto** di Napoli di diventare un polo competitivo di attrazione per i traffici dei mezzi navali più ecosostenibili che transitano nel Tirreno (crociere e merci), incentivando i settori turistici, industriali e commerciali. Edison , uno dei principali operatori italiani nel settore dell' energia, è oggi l' unico importatore di GNL

informativa

Nella pagina cartella informativa vengono indicati i termini e le condizioni di utilizzo della pagina. Per informazioni sul diritto di recesso e sulla privacy, si prega di cliccare sul link in basso a destra della pagina. Per informazioni sulla privacy, si prega di cliccare sul link in basso a destra della pagina.

[Scopri di più e personalizza](#)

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

01 OTTOBRE 2020 - Redazione



Napoli - Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) hanno presentato in anteprima alla Naples Shipping Week il progetto congiunto per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del Porto di Napoli. La strategicità dell' investimento è stata di recente confermata dal riconoscimento di un finanziamento europeo per la sua progettazione, grazie ai Fondi CEF per l' ingegneria autorizzativa. Il progetto, sfruttando le sinergie derivanti dalla collaborazione tra due primari operatori energetici e l' integrazione con gli impianti già presenti in Darsena Petroli, garantisce solidità industriale alla realizzazione e alla gestione futura dell' infrastruttura.

Dedicazione di un deposito costiero nella Darsena Petroli del porto di Napoli. Grazie all' accordo tra Edison e Q8, renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al Porto di Napoli di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a

Iscriviti alla newsletter

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

Ship Mag

Napoli

di lungo termine in Italia e gestisce un portafoglio GNL ampio e diversificato che la rende un operatore affidabile in grado di garantire continuità di fornitura. La società ha un portafoglio gas diversificato che assicura la sicurezza e competitività degli approvvigionamenti del Paese grazie a contratti di fornitura di lungo termine con i principali produttori ed è pronta ad assumere un ruolo di primo piano nello sviluppo degli impianti Small Scale LNG con un piano che prevede investimenti nell'intera catena logistica del settore.

Shipping Italy

Napoli

Nuovo deposito di Gnl nel porto di Napoli presentato pubblicamente da Edison e Q8

Edison e Q8, in occasione dei convegni di Port & Shipping Tech organizzati nell' ambito della Naples Shipping week, hanno alzato il velo presentando pubblicamente il progetto del nuovo deposito di Gnl che sorgerà nel **porto** del capoluogo partenopeo presso la Darsena Petroli. Rispetto a quanto già reso noto lo scorso luglio da SHIPPING ITALY non ci sono novità particolari, se non appunto il battesimo pubblico. A raccontare tempi e modo del progetto sono stati Raffaele Iollo, direttore Logistica, Operazioni e Aviazione di Q8 (Kuwait Petroleum Italia), e Fabrizio Mattana, responsabile Gas Infrastructures & Small Scale Lng di Edison. "Il progetto è stato presentato e co-finanziato dall' Unione Europea , ha superato la Conferenza preliminare dei servizi e, soprattutto, è coerente con il Piano regolatore portuale e con il Piano urbanistico della città di **Napoli**. Dovrà essere assoggettato a Via (valutazione d' impatto ambientale, ndr) e avrà una capacità di stoccaggio pari a 20.000 metri cubi" hanno detto i rappresentanti di Edison e Q8. "Il progetto porterà il Gnl a **napoli** in tempi relativamente brevi (speriamo). L' investimento a **napoli** farà seguito a quello che Edison sta portando avanti a Ravenna,

sempre per un deposito di Gnl che dovrebbe entrare in attività già nel corso del 2021 per rifornire sia le navi che i mezzi per autotrazione". Un dettaglio interessante che finora non era mai emerso pubblicamente è quello che "il deposito potrà scaricare e stoccare anche Bio-Gnl". Grazie a questo investimento il **porto** di **Napoli** sarà il primo centro per lo stoccaggio di Gnl e si candida a servire il mercato del centro-sud Italia che oggi, se vuole rifornirsi di gas naturale liquefatto, deve necessariamente andarlo a prendere trasportarlo da Marsiglia Fos o da Barcellona.



Edison e Q8, in occasione dei convegni di Port & Shipping Tech organizzati nell' ambito della Naples Shipping week, hanno alzato il velo presentando pubblicamente il progetto del nuovo deposito di Gnl che sorgerà nel porto del capoluogo partenopeo presso la Darsena Petroli. Rispetto a quanto già reso noto lo scorso luglio da SHIPPING ITALY non

Il Nautilus

Napoli

Decarbonizzazione, automazione, IoT e green financing, i temi di oggi alla Naples Shipping Week

Appuntamento domani con Ministro dell' Università e della Ricerca Scientifica Gaetano Manfredi Decarbonizzazione, automazione delle infrastrutture portuali e logistiche e green financing protagonisti di questa intensa prima giornata di Port&ShippingTech, main conference della Naples Shipping Week. Per l' occasione Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) hanno presentato il progetto congiunto per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto** di **Napoli** renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di **Napoli** di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale, incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. Anche SRM ha scelto la Naples Shipping Week per presentare il Settimo Rapporto Annuale 'Italian Maritime Economy' che analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-marittimo e gli aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settima edizione offre una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l' intermodalità e la sostenibilità. Domani venerdì 2 ottobre prosegue P&ST con una sessione incentrata sugli effetti della pandemia nel settore marittimo e portuale cui seguirà una riflessione sui risvolti del Covid-19 sui commerci internazionali e sulle rotte dei corridoi commerciali. Contemporaneamente il Comune di **Napoli** illustrerà le sinergie e i rapporti tra l' attività culturale e scientifica e lo sviluppo dell' economia del Mare con l' appuntamento La ricerca va in **porto**: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio che vedrà la partecipazione del Ministro dell' Università e della Ricerca Scientifica Gaetano Manfredi. La mattinata si concluderà con GNL Infrastructures & Logistics che vede il GNL come la soluzione per la riduzione di emissioni di zolfo e CO2. Il pomeriggio riprenderà con Cruise Tourism: reset and restart dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia e con la presentazione di Future-proof skills for the maritime sector: technological changes and challenges progetto nell' ambito Erasmus+. Safety & Welfare, la sessione dedicata a coloro che lavorano nel settore dello shipping e della logistica portuale, chiuderà la main conference della Naples Shipping Week.



Sea Reporter

Napoli

I temi di oggi alla Naples Shipping Week: Decarbonizzazione, automazione, IoT e green financing

Napoli, 1 ottobre 2020 -Decarbonizzazione, automazione delle infrastrutture portuali e logistiche e green financing protagonisti di questa intensa prima giornata di Port&ShippingTech , main conference della Naples Shipping Week. Per l' occasione Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) hanno presentato il progetto congiunto per un deposito costiero Small Scale di GNL (Gas Naturale Liquefatto) nella Darsena Petroli del **Porto** di **Napoli** renderà facilmente disponibile il gas naturale liquido come combustibile, marittimo e terrestre, in tutta l' area del Tirreno Centro-Meridionale e consentirà al **Porto** di **Napoli** di costituire un polo di attrazione preferenziale per i traffici dei mezzi navali a minore impatto ambientale, incentivando i settori turistici e commerciali dell' area. Anche SRM ha scelto la Naples Shipping Week per presentare il Settimo Rapporto Annuale "Italian Maritime Economy" che analizza gli impatti della pandemia Covid-19 sul nostro sistema logistico-marittimo e gli aspetti con cui il fenomeno si sta manifestando: accadimenti importanti come le blank sailing, lo slow steaming, la riduzione dei passaggi del Canale di Suez, la nuova configurazione dei traffici mondiali, i trend più recenti dei flussi marittimi del commercio internazionale. Questa settimana edizione offre una visione strategica su quali potranno essere, per il futuro, i driver e i modelli portuali che offriranno alle nostre infrastrutture più resilienza agli shock economici e sanitari come ad esempio l' intermodalità e la sostenibilità. Domani venerdì 2 ottobre proseguo P&ST con una sessione incentrata sugli effetti della pandemia nel settore marittimo e portuale cui seguirà una riflessione sui risvolti del Covid-19 sui commerci internazionali e sulle rotte dei corridoi commerciali. Contemporaneamente il Comune di **Napoli** illustrerà le sinergie e i rapporti tra l' attività culturale e scientifica e lo sviluppo dell' economia del Mare con l' appuntamento La ricerca va in **porto**: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio che vedrà la partecipazione del Ministro dell' Università e della Ricerca Scientifica Gaetano Manfredi . La mattinata si concluderà con GNL Infrastructures & Logistics che vede il GNL come la soluzione per la riduzione di emissioni di zolfo e CO2. Il pomeriggio riprenderà con Cruise Tourism: reset and restart dedicata alla ripartenza del settore delle crociere e del turismo post pandemia e con la presentazione di Future-proof skills for the maritime sector: technological changes and challenges progetto nell' ambito Erasmus+. Safety & Welfare , la sessione dedicata a coloro che lavorano nel settore dello shipping e della logistica portuale, chiuderà la main conference della Naples Shipping Week.



Il Ministro Manfredi alla Naples Shipping Week

Appuntamento il 2 ottobre al Centro Congressi Riceviamo e pubblichiamo. Domani, venerdì 2 ottobre, alle ore 9:00, il Ministro dell'Università e della Ricerca, Gaetano Manfredi, parteciperà alla Naples Shipping Week con una sessione incentrata sugli effetti della pandemia nel settore marittimo e portuale cui seguirà una riflessione sui risvolti del Covid-19 sui commerci internazionali e sulle rotte dei corridoi commerciali. Contemporaneamente il Comune di Napoli illustrerà le sinergie e i rapporti tra l'attività culturale e scientifica e lo sviluppo dell'economia del Mare con l'appuntamento 'La ricerca va in porto: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio'. La mattinata si concluderà con GNL Infrastructures & Logistics che vede il GNL come la soluzione per la riduzione di emissioni di zolfo e CO2. Interverranno ai lavori, introdotti da Luigi de Magistris, sindaco di Napoli, Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale; Umberto Masucci, Presidente dell'International Propeller Club Port of Naples e International Propeller Clubs Nazionale; Marco Novella, vicepresidente dell'Associazione 'Il Porto dei Piccoli Onlus'; Massimo Clemente, Direttore del CNR IRISS e Direttore scientifico di 'RETE'; Alessandro Castagnaro, Presidente di ANIAI e professore presso il Dipartimento di architettura Università degli Studi di Napoli 'Federico II'; Matteo Lorito, neoretore dell'Università degli Studi di Napoli 'Federico II'. Il convegno si inserisce all'interno delle attività di ricerca sui processi decisionali collaborativi per il sistema porto - città svolte dal gruppo di ricerca CNR IRISS coordinato da Massimo Clemente con Eleonora Giovane di Girasole e Gaia Daldanise.



Primo Piano 24

Napoli

Domani il ministro Manfredi alla Naples Shipping Week

Il forum si terrà dalle ore 9,00 al Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli con Luigi de Magistris, Massimo Clemente, **Pietro Spirito**, Umberto Masucci, Marco Novella, Alessandro Castagnaro e Matteo Lorito Domani, venerdì 2 ottobre alle ore 9,00, il ministro Ministro dell' Università e della Ricerca, Gaetano Manfredi, parteciperà alla Naples Shipping Week con una sessione incentrata sugli effetti della pandemia nel settore marittimo e **portuale** cui seguirà una riflessione sui risvolti del Covid-19 sui commerci internazionali e sulle rotte dei corridoi commerciali. Contemporaneamente il Comune di Napoli illustrerà le sinergie e i rapporti tra l' attività culturale e scientifica e lo sviluppo dell' economia del Mare con l' appuntamento La ricerca va in porto: arte, scienza ed economia del mare per la città e il territorio. La mattinata si concluderà con GNL Infrastructures & Logistics che vede il GNL come la soluzione per la riduzione di emissioni di zolfo e CO2. Interverranno ai lavori, introdotti da Luigi de Magistris, sindaco di Napoli, **Pietro Spirito**, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mar Tirreno Centrale**; Umberto Masucci, presidente dell' International Propeller Club Port of Naples e International Propeller Clubs Nazionale; Marco Novella, vicepresidente dell' Associazione 'Il Porto dei Piccoli Onlus'; Massimo Clemente, Direttore del Cnr Iriss e direttore scientifico di 'RETE'; Alessandro Castagnaro, presidente di A.N.I.A.I. e professore presso il Dipartimento di architettura Università degli Studi di Napoli Federico II; Matteo Lorito, neoretore dell' Università degli Studi di Napoli 'Federico II'. Il convegno si inserisce all' interno delle attività di ricerca sui processi decisionali collaborativi per il **sistema** porto-città svolte dal gruppo di ricerca Cnr Iriss coordinato da Massimo Clemente con Eleonora Giovane di Girasole e Gaia Daldanise. L' articolo Domani il ministro Manfredi alla Naples Shipping Week proviene da Notiziedi. leggi tutto l' articolo sul sito della fonte.



The screenshot shows the website 'primopiano24' with a navigation bar including 'HOME', 'PRIMO PIANO', 'CROCEIRA', 'POLITICA', 'ECONOMIA', and 'NAPOLI'. The main headline is 'Domani il ministro Manfredi alla Naples Shipping Week'. Below the headline is a photograph of Gaetano Manfredi, the Minister of University and Research, sitting at a desk. To the right of the photo is a section titled 'ARTICOLI RECENTI' with several article teasers, including 'Domani il ministro Manfredi alla Naples Shipping Week', 'Assolbce, Pierini nuovo presidente "Con sugar" tra rischi e chiusura pmu', 'Anasbce, Pierini nuovo presidente "Con sugar" tra rischi e chiusura pmu', 'Luca, Salvini "stiamo dando idea di progresso"', and 'Ereolano, classe senza banchi singoli: lezione con le sedie'. Below the photo is a short text snippet: 'Il forum si terrà dalle ore 9,00 al Centro Congressi della Stazione Marittima di Napoli con Luigi de Magistris, Massimo Clemente, Pietro Spirito, Umberto Masucci, Marco Novella, Alessandro Castagnaro e Matteo Lorito'. At the bottom of the snippet, it says 'Domani, venerdì 2 ottobre alle ore 9,00, il ministro Ministro dell'Università e della Ricerca, Gaetano Manfredi, parteciperà alla Naples Shipping Week con una sessione incentrata sugli effetti della pandemia nel settore marittimo e portuale cui seguirà una riflessione sui risvolti del Covid-19 sui commerci internazionali e sulle rotte dei corridoi commerciali. Contemporaneamente il Comune di Napoli illustrerà le sinergie e i rapporti'.

The Medi Telegraph

Napoli

Mastellone: "Opere in porto, Napoli ha bisogno di continuità" / L'INTERVISTA

Mapoli - Da Andrea Mastellone riconfermato quest' anno presidente di Assoagenti Napoli, contitolare dell' agenzia marittima Marinter, già alla guida degli agenti marittimi partenopei dal 2012 al 2016, arriva uno sguardo sul futuro della portualità campana e dell' associazione degli agenti marittimi pur in questo clima di enorme incertezza. Come stanno reagendo gli agenti a questa seconda ondata di contagi, con il coronavirus che sta ancora girando? Secondo lei continueranno gli effetti negativi anche se un minimo di ripresa era già iniziato? «Penso e spero vivamente che non ci sia un secondo periodo di chiusure forzate. Il primo ha inferto alla nostra economia un danno gravissimo con la caduta di tutti gli indicatori. Ora, seppur a fatica, si sta cercando di ritornare a una certa normalità, e la produzione sta tentando di riprendere i volumi pre-Covid: lo dimostrano gli ultimi dati dei volumi realizzati nella portualità italiana che manifestano i segnali di leggera ripresa verificatisi a maggio e giugno 2020. Un secondo lockdown, come paventato dai virologi, sarebbe una vera sciagura con conseguenze drammatiche sulla nostra economia che ha bisogno, per poter sopravvivere, di un forte sostegno alla domanda di consumi». Quali tipologie di traffici ne hanno maggiormente risentito, e quali invece i più risparmiati? «I settori maggiormente colpiti sono stati quelli collegati al turismo e alla mobilità di cabotaggio dei viaggiatori. Le crociere hanno realizzato un -90% nel semestre, mentre si è toccato un -65% per i viaggiatori sui traghetti operativi nei collegamenti interregionali e internazionali, e -40% per quelli sui traghetti a corto raggio». I porti della Campania come hanno risposto? «Nel complesso meglio di altri porti nazionali confrontando il primo semestre 2020 con l' analogo periodo del 2019. Se infatti i crocieristi e i passeggeri dei traghetti sono crollati secondo i valori delle medie nazionali, le merci hanno reagito meglio di altri sistemi portuali. In particolare il settore alimentare ha mantenuto i valori pre-Covid sia alle importazioni di materia prima che alle esportazioni t di prodotto finito (pasta alimentare, conserve, olio...)». C' erano alcune provvidenze che lo stato non ha messo in campo e che avrebbero limitato i danni del settore? Lo Stato ha messo in campo le disponibilità che aveva, considerando anche la difficile situazione dei nostri conti pubblici. Le aziende in difficoltà appartenenti al nostro settore hanno ricevuto l' erogazione degli ammortizzatori sociali a sostegno dell' occupazione e anche per le attività terminalistiche portuali sono state previste agevolazioni. Purtroppo non è stato fatto nulla per le aziende armatoriali in difficoltà. La Cassa depositi e prestiti che si è resa protagonista di salvataggi di aziende in crisi in altri settori non è stata autorizzata a intervenire per salvare alcune realtà armatoriali, soprattutto del Mezzogiorno». A fine anno scade il mandato del presidente dell' **Autorità di sistema** portuale campana, Pietro Spirito, così come di molte altre Authority. Ci saranno ripercussioni? «È fondamentale che il percorso intrapreso in questo quadriennio abbia una sua continuità nel solco dell' ottimo lavoro compiuto e nel rispetto delle tempistiche del piano operativo. Sarà necessaria l' autorevolezza e la competenza nel reclamare quanto spettante per le opere portuali ritenute indispensabili nell' ambito dei fondi che verranno erogati attraverso il Recovery Fund Program». A che punto è la revisione della vostra legge professionale? È la ricetta vincente per la vostra categoria? «Purtroppo siamo fermi causa Covid. Era stata indetta una riunione a Roma al ministero dei Trasporti a marzo poi annullata per la pandemia. La legge che regola la nostra attività risale al 1977 e giocoforza deve essere adeguata ai tempi. Aspiriamo a rinforzare il riconoscimento del ruolo pubblicistico della nostra professione». L' agente marittimo ha un futuro o dovrà subire una trasformazione? «Dovrà subire una trasformazione attraverso fusioni fra





The Medi Telegraph

Napoli

sinergie in grado di ridurre i costi. Anche lo spettro operativo di impresa dovrà per forza allargarsi ad altre attività logistiche, non potendosi ridurre alla sola funzione di raccomandataro marittimomercato e realizzare sinergie in grado di ridurre i costi. Anche lo spettro operativo di impresa dovrà per forza allargarsi ad altre attività logistiche, non potendosi ridurre alla sola funzione di raccomandataro marittimo».

Spirito: "Dai porti arriveranno risposte più rapide" / L' INTERVISTA

Napoli - Sull' Italia incombe nuovamente lo spettro del coronavirus, molte **Autorità di sistema** sono in scadenza, la portualità e i trasporti marittimi messi già a dura prova, sono chiamati a una nuova sfida. Quale scenario si profila all' orizzonte della portualità campana? Ne parliamo con il presidente dell' Aspp del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito. Come hanno reagito al Covid i tre porti che fanno parte dell' Authority da lei presieduta, Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia? «Va sottolineata una netta distinzione tra traffico passeggeri e commerciale. Nel primo segmento si è registrata una drastica riduzione dei volumi, sino a giungere al blocco delle attività crocieristiche durato sino al 17 agosto scorso; questo fenomeno è direttamente connesso ai vincoli di mobilità dettati prima dalle chiusure forzate e poi dalle restrizioni nei flussi internazionali di viaggiatori, che hanno inciso fortemente su una destinazione come la Campania, nella quale si erano registrati, negli anni recenti, forti incrementi di presenze. Nel settore del traffico commerciale, almeno sino ad ora, pur se si sono registrati cali di traffico, non abbiamo avuto drastiche riduzioni. Questo è dipeso sostanzialmente dalle merceologie trattate nei nostri porti, caratterizzati in modo significativo dalla filiera agro-alimentare, una di quelle che ha assicurato la continuità degli approvvigionamenti anche durante la fase del completo lockdown». Come è cambiato il lavoro in porto? Quali a suo giudizio gli aspetti più significativi? «Il lavoro nei porti continua a cambiare costantemente, per effetto delle tecnologie, non solo nella fase operativa in banchina ma anche nella programmazione dei traffici. Resta sempre aperto e delicato il tema dell' equilibrio tra lavoro flessibile e lavoro strutturato». A che punto sono i lavori a Napoli e a Salerno? «A Napoli sono iniziati i lavori per la costruzione della nuova Stazione marittima Passeggeri al Beverello, mentre proseguono gli altri cantieri. A Salerno è stata completata - prima del lockdown - la fase uno del dragaggio, e a novembre inizia la seconda fase, quella conclusiva. Sempre a Salerno è stato consegnato il cantiere per l' allungamento del Molo di Sopraflutto, opera complementare per consentire di ospitare in porto navi di lunghezza e di pescaggio maggiori». Pensa che sia stato fatto abbastanza in termini di provvidenze da parte dello Stato a favore delle aziende e degli imprenditori portuali per arginare i disastri provocati dal Covid? «Dovremo vedere ciò che disporrà il decreto ministeriale a valle della legge approvata dal parlamento. Il battente complessivo delle risorse messe a disposizione non corrisponde certo alle aspettative degli operatori, ma potremo trarre un bilancio definitivo dopo i passaggi amministrativi che debbono essere ancora effettuati». Se sarà riconfermato, e sono in molti ad augurarselo, alla guida dell' Adsp, continuerà a portare a termine quanto già programmato e quali altri progetti avrebbe in mente? «Certamente. Innanzitutto è necessario condurre a completamento quanto è stato impostato e avviato dal punto di vista delle opere infrastrutturali. Poi c' è da consolidare e rendere più efficace l' azione amministrativa sotto il profilo della tempestività di risposta verso gli operatori. Infine, occorrerà concentrarsi ancor di più sulle specificità e le complementarietà dei tre porti, per accompagnarne lo sviluppo». La Naples Shipping Week si apre con un importante convegno sul rapporto tra città e porto: a che punto siamo con i progetti che riguardano il fronte mare, con il recupero che parte dal Molo San Vincenzo per giungere fino all' Immacolatella Vecchia? «Sono in fase di completamento i lavori per la ristrutturazione della Immacolatella Vecchia, mentre come dicevo sono partiti i lavori per la costruzione della nuova Stazione marittima al Beverello. Il prossimo tassello riguarderà il recupero dei Magazzini generali. Ovvio che un' operazione complessa come quella del ridisegno del waterfront vada condotta per fasi dentro una visione





Crisi Covid, il porto contiene i danni

Dossier sulla tenuta dei 51 scali italiani nel periodo lockdown Salerno terza sul podio: supera Genova, Livorno e anche Napoli. Perdite del 7 per cento sull'attività commerciale, bene i «ro-ro» Crociere azzerate e traghetti dimezzati, ma altrove va peggio

Diletta Turco

Il colpo c'è stato, indiscutibilmente. Ma non grave come altrove. Anzi. Il porto di Salerno è una delle infrastrutture italiane che meglio ha retto agli scossoni, inaspettati e improvvisi, della pandemia sanitaria da Covid-19. A dirlo è il monitoraggio pubblicato dall' **autorità di sistema** del mar Tirreno Centrale che ha messo sotto la lente di ingrandimento tutti i 51 porti presenti nella penisola. E che sono stati analizzati sia per quello che riguarda il traffico commerciale (ovviamente nei porti dove è presente), sia per quello che riguarda la componente turistica. Il monitoraggio riguarda il primo semestre di quest' anno, e il confronto è stato condotto con i risultati ottenuti nello stesso periodo dell' anno precedente. Quasi nessun porto in tutta la penisola è uscito indenne dal periodo di lockdown: sono pochissime, infatti, le variazioni che non abbiano un segno negativo. Ma Salerno rientra tra le infrastrutture che hanno contenuto i danni. LE MERCI La migliore performance riguarda, senza dubbio, l' attività commerciale, cosa confermata anche dai periodici bollettini di traffico che l' authority regionale pubblica a cadenza regolare. Stando ai dati del confronto nazionale, la Salerno commerciale chiude il semestre 2020 con un calo del 7,1%. Già nettamente migliore della media italiana del -11,3%. Gli unici porti a fare meglio di Salerno sono quelli di Gioia Tauro e di Palermo, i cui traffici commerciali non hanno praticamente subito perdite, ma, anzi, hanno anche accresciuto la propria attività. Per il resto, dal nord al sud della penisola, è stato un effetto domino. Dal -19% di Genova al -16% di Livorno, passando per il -22,5% di Civitavecchia e al -31% di Taranto. Ci sono stati porti italiani, come ad esempio gli altri della Toscana, ossia Piombino e Portoferraio, le cui perdite di traffici commerciali hanno sfiorato il 40%. Male anche la riviera adriatica: Ancona chiude il semestre con il -23%, Ravenna con il -19%, Chioggia addirittura al -27%. Segno di un settore intero dell' economia del mare che ha sentito, e non poco, gli scossoni delle produzioni ferme, dei confini chiusi e dei mercati letteralmente bloccati. Tra i porti che hanno registrato il rosso, insomma, Salerno è stato senza dubbio il più forte, finanche di Napoli che ha chiuso il semestre con un calo superiore al 13% rispetto ai primi sei mesi del 2019. Ragionamento pressoché replicabile anche per quello che riguarda il segmento specifico dei Ro-Ro, ovvero dei rotabili (i tir che entrano già carichi direttamente sulle imbarcazioni, senza la necessità di carico e scarico dei container). In questo specifico segmento, Salerno ha chiuso il semestre con il -0,7%, mentre nella stragrande maggioranza dei porti italiani il calo è stato a due cifre. IL TURISMO Ben più grave è nel complesso la situazione dell' economia blu legata al turismo. Sono ben pochi i porti che avevano attivato, ad esempio, le grandi crociere nei mesi invernali di inizio 2020. Persino a Genova il settore ha chiuso a giugno con un crollo dell' 83% rispetto all' anno precedente. Salerno, da questo punto di vista, rientra nei quindici porti in cui l' attività è stata totalmente azzerata, perché ancora non partita. Differente, invece, l' equilibrio tra le infrastrutture nazionali nel settore dei traghetti e della navigazione a breve raggio. A giugno di quest' anno, il calo dei traffici a Salerno era del 54,2% Una cifra decisamente migliore dei risultati dei porti liguri, o di Civitavecchia e Piombino, che sono, comunque, i riferimenti rispettivamente per la Sardegna e per l' isola d' Elba.





Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Sulla media del 70% in meno anche i porti dell' adriatico, con Venezia, Ancona e Bari che hanno portato risultati decisamente peggiori di Salerno. Persino in qualche località della Sicilia e della Sardegna i traffici registrati si sono ridotti più che a Salerno. Il filone turistico, però, sicuramente - vista anche la progressiva riapertura del Paese - avrà recuperato le proprie performance nei mesi estivi, e cioè luglio e agosto. Sta di fatto che gli spostamenti e le presenze a bordo delle navi e dei traghetti di tutta Italia, dal 2019 al 2020, sono crollati del 63,5%. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corruzione alla Dogana, l' ex direttore non è più interdetto: torna in servizio

IL PROVVEDIMENTO Angela Trocini I giudici della Corte di Cassazione annullano la misura interdittiva per Stefano Fasolino, già direttore dell' ufficio Dogane di **Salerno**, che era stato sospeso dal pubblico ufficio per 10 mesi. Il funzionario doganale era stato raggiunto dalla misura interdittiva nell' ambito del blitz Tortuga che, a maggio scorso, aveva portato a 39 arresti domiciliari, 21 divieti di dimora e 9 misure interdittive tra funzionari doganali e sanitari, spedizionieri, operatori portuali e soggetti privati. Fasolino potrà ora tornare in servizio a Frosinone, dove nel frattempo era stato trasferito. Gli avvocati Silverio Sica e Giuseppe Pepe, in difesa dell' assistito, hanno fondato il ricorso alla Suprema Corte sull' infondatezza della motivazione del riesame - che aveva ritenuto valida la decisione di sospensione adottata dal gip - relativamente al giudizio di pericolosità dell' indagato e scollegato dal fatto. Ragionamento accolto evidentemente dai giudici di Cassazione che hanno annullato la misura anche se bisognerà attendere le motivazioni per comprendere cosa abbia influito sulla decisione della Suprema Corte. IL BLITZ Secondo le accuse, formulate dalla procura salernitana e che hanno portato al blitz di maggio, le indagini avrebbero svelato un «allarmante scenario in cui alcuni funzionari doganali, spedizionieri, addetti al facchinaggio ed ausiliari, gestivano le operazioni di controllo e di verifica secondo criteri privatistici ed opportunistici, trasformando l' ufficio doganale di **Salerno** in una zona franca in cui i rappresentanti dei controllati (spedizionieri e personale ausiliario) e controllori (i funzionari doganali) agivano procedendo alla falsificazione di verbali in modo da consentire ai primi di ottenere più celermente la liberazione della merce e ai secondi di rendere meno impegnative le operazioni di controllo». L' inchiesta, coordinata dalla procura salernitana (pm Elena Guarino), era iniziata in seguito alla segnalazione di un sospetto contrabbando di tabacco per narghilè in transito per il **porto** di **Salerno** ed apparentemente destinato in Marocco. Disposti accertamenti investigativi, affidati al Gruppo **Salerno** della Guardia di Finanza (agli ordini del colonnello Barbato), sarebbe stato accertato come il transito di 5 tonnellate di tabacchi era giunto solo apparentemente negli spazi doganali. Inoltre successive indagini avrebbero consentito di accertare anche condotte omissive, da parte di alcuni funzionari doganali, in modo da eludere le investigazioni finalizzate ad accertare i potenziali responsabili delle fittizie registrazioni doganali. E, ancora, sarebbe emersa la corresponsione di varie utilità ad alcuni funzionari compiacenti che avrebbero omesso di svolgere i loro compiti istituzionali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache di Salerno

Salerno

Il prefabbricato servirebbe a consentire un più agevole e rapido afflusso di viaggiatori

Agostino Gallozzi: "Una biglietteria all' interno del porto commerciale di Salerno"

Il **porto** commerciale di **Salerno** continua a subire trasformazioni per essere pienamente operativo. Il rappresentante della **Salerno** Container terminal Spa Agostino Gallozzi ha infatti chiesto all' amministrazione comunale di **Salerno** di indire una Conferenza dei Servizi per chiedere per avviare il procedimento di provvedimento unico per la realizzazione di un blocco uffici/biglietteria mediante l' installazione di un container a servizio dell' attività produttiva Sct Spa in un' area interna al **porto** commerciale di **Salerno**. Secondo il vigente Piano Urbanistico Comunale l' area interessata dall' opera in oggetto ricade in una zona omogenea di tipo F: attrezzature portuali - nautiche. L' area del **porto** di **Salerno** è caratterizzata da una serie di infrastrutture strettamente collegate alle attività portuali: operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale, operazioni complementari ed accessorie svolte nell' ambito portuale, operazioni di manutenzione e riparazione dei mezzi impiegati e l' intervento in questione dovrebbe essere realizzato all' interno dell' area portuale. Il prefabbricato serve a consentire un più agevole e rapido afflusso di viaggiatori che non sosterranno all' interno del **porto** così da evitare di intralciare le operazioni portuali. La struttura prefabbricata ad unico livello sarà costituita da un modulo uffici con relative bagni. er.no.

PRIMO / PIANO
Il presidente dell'associazione Upe Cinesa Paolo Formica chiede di scalfare le legittimità delle operazioni da parte delle forze dell'ordine

Tra le richieste avanzate la possibilità di sbloccare le sterilizzazioni

Blitz nelle strutture che accolgono animali, associazioni presentano esposto in prefettura

Agostino Gallozzi: "Una biglietteria all' interno del porto commerciale di Salerno"

Gallozzi: "L'ottimismo ci spinge a investire sul futuro" / L'INTERVISTA

Salerno - Agostino Gallozzi è il presidente dell'omonimo gruppo che a **Salerno** detiene la maggioranza azionaria nonché la gestione del **Salerno** Container Terminal, l'infrastruttura che movimentata la quasi totalità del traffico container nello scalo campano. In un'intervista di giugno lei era ottimista: illustrava gli investimenti, dall'acquisto di una gru Liebherr all'assunzione di nuovi dipendenti, all'ambizioso progetto di un terminal a emissioni zero. Eravamo in piena pandemia da coronavirus. È ancora così ottimista? «Certamente, l'ottimismo è indispensabile per porsi sempre traguardi molto ambiziosi. Lo scorso 14 agosto è sbarcata a **Salerno** la nuova Liebherr Lhm 800 Hr già entrata in funzione. È la maggiore gru al mondo nel suo genere, progettata per assicurare le più veloci performance (primato raggiunto in Sct: 180 contenitori movimentati in sei ore). Capace di garantire l'operatività a navi da 15 mila container di portata, ha la torre principale alta 60 metri e uno sbraccio in grado di raggiungere a bordo 22 contenitori in larghezza. È seconda e quarta macchina Liebherr di questa generazione in esercizio presso la Sct, che dispone ora di sette gru operative. Con il suo arrivo si completa la fase di nuovi investimenti (30 milioni di euro) realizzati negli ultimi 24 mesi: quattro gru, 10 semoventi di piazzale, 12 motrici e trailer portuali, una nuova sala di controllo. Il piano non si ferma qui. A marzo avremo i primi varchi completamente automatici per l'ingresso al terminal. Confermo inoltre la partenza dell'ambizioso programma di 'terminal a emissioni zero' con la conversione, tra cinque anni, di tutte le macchine, non solo le gru, alla totale funzionalità elettrica». Quali i numeri conquistati da Sct ed in genere dallo scalo salernitano? «I dati del traffico, in controtendenza rispetto all'andamento nazionale colpito dalla crisi legata al Covid 19, sono positivi. Nel periodo gennaio-luglio 2020 Sct ha movimentato 180 mila teu, pari all'80% del traffico del **porto di Salerno** e a una crescita del 6,9% rispetto allo stesso periodo del 2019. La crescita ha incoraggiato nuove assunzioni e 15 giovani, in piena fase lockdown, hanno trovato lavoro presso il terminal, portando a 220 gli addetti diretti della società e a circa 400 gli occupati del gruppo Gallozzi, che si conferma il maggiore datore di lavoro privato della città di **Salerno**». Pensa che la persistenza del Covid possa cambiare le cose e imprimere uno stop ai traffici? Non credo a un fermo dei traffici, ma urge un cambio di rotta: le capacità produttive sono rimaste intatte e pronte alla ripresa, ma ciò non basta. Urge piuttosto valutare cosa accadrà sul versante dei consumatori e dei vari mercati del mondo. Il mantenimento dei redditi da destinare ai consumi è legato sia alla evoluzione dei livelli occupazionali, che alla componente psicologica che vede la spesa crescere rispetto alle cose essenziali per vivere (è il caso delle nostre esportazioni di agroalimentare) e decrescere rispetto a beni non considerati di primaria necessità (per esempio, le produzioni del tessile). Questo ci fa comprendere quanto le economie del mondo siano oggi assolutamente interconnesse e condizionate dal rapporto fra produttori e consumatori, che non si esaurisce all'interno di un singolo Stato, ma identifica la dimensione vera della globalizzazione». La logistica che ruolo ha nello sviluppo della portualità campana? «La logistica assume sempre più un ruolo fondamentale, evolvendo dal vecchio teorema del just in time a quello che io chiamo il winning time. La capacità cioè di vincere la sfida competitiva tra produttori nell'intercettare nel momento giusto il consumatore nel mondo, che offra il più alto valore aggiunto. La Campania, da questo punto di vista, ha una lunga tradizione di internazionalizzazione delle proprie produzioni. È quindi corretto affermare che il ruolo della logistica sia assolutamente centrale non solo rispetto allo sviluppo industriale, integrando siti di produzione con aree di consumo



geograficamente molto distanti, ma anche rispetto allo sviluppo della



The Medi Telegraph

Salerno

portualità, che è il principale punto di connessione con il mondo. Nel nostro Paese c'è ancora da intervenire per migliorare la connettività tra i porti e le aree interne». Lei ha ottimi rapporti commerciali con la Cina: che ne pensa della notizia sulla schedatura, per conto di Pechino, di nomi di persone che lavorano per i porti italiani di Trieste, Genova e Civitavecchia? Esiste il pericolo di una colonizzazione da parte del gigante giallo con ripercussioni sui traffici? «Non servono commenti: la schedatura di persone, ovunque esse siano, è un fatto assolutamente esecrabile. Ma al di là di questo, è necessario comprendere le dinamiche degli investimenti cinesi nelle infrastrutture. La Cina è probabilmente oggi l'unico grande Paese che riesce a pianificare, elaborare e realizzare una complessiva e organica visione strategica di lungo periodo. È un immenso Paese manifatturiero che punta a intercettare nel modo più efficace possibile i consumatori nel mondo con capacità di spesa. La Cina cerca investimenti diretti nelle infrastrutture, così da contare su una gestione più competitiva della distribuzione delle proprie merci, conquistare mercati ad alto valore aggiunto, dove affermare prodotti con marchio cinese, anche di qualità. Credo sia quindi riduttivo parlare di colonizzazione e ripercussione sui traffici. Dovremo invece essere pronti a confrontarci con modelli nuovi, mettendo in atto politiche e strategie atte a rilanciare il sistema-Italia, sempre più proiettato verso l'internazionalizzazione».

Il Nautilus

Brindisi

BRINDISI: CONSEGNA ALLA CAPITANERIA DI PORTO LA NUOVA AUTOVETTURA FULL ELECTRIC

Brindisi- E' avvenuta questa mattina, alla presenza del Direttore Marittimo della Puglia e Basilicata Ionica, Contrammiraglio Giuseppe MELI, la cerimonia di consegna dell' autovettura 'full electric' NISSAN LEAF da parte di ENEL alla Capitaneria di **porto** di **Brindisi**. Il Responsabile nazionale impianti COAL Enel produzione, Ing. Nicola BRACALONI, ed il Direttore della Centrale Enel di **Brindisi**, Ing. Concetto TOSTO, hanno consegnato le chiavi della nuova automobile 'full electric', ad emissioni zero, al Comandante della Capitaneria di **porto**, Capitano di Vascello Giovanni CANU. Alla cerimonia hanno preso parte altresì il Responsabile Affari Istituzionali Enel Sud Italia, Dott. Carlo CASCELLA, ed il Responsabile Affari Istituzionali Enel Puglia e Basilicata, Dott. Angelo DI GIOVINE, oltre ai rappresentanti dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale. L' iniziativa consentirà alla locale Autorità marittima di operare sul territorio all' insegna della mobilità sostenibile, atteso che oltre alle funzioni attinenti alla salvaguardia della vita umana in mare e alla sicurezza della navigazione, la tutela dell' ambiente marino e costiero rientra tra le principali attribuzioni della Guardia Costiera, come affermato dal Contrammiraglio Giuseppe MELI sottolineando l' importanza di poter impiegare un' automobile totalmente elettrica, ad impatto ambientale zero, per lo svolgimento delle attività istituzionali del Corpo delle Capitanerie di **porto**. Si tratta di un risultato importante che è stato possibile raggiungere a tutela e beneficio non solo del territorio e della città di **Brindisi**, ma anche di tutti coloro che scalano il **porto** della città. La Capitaneria di **Porto** di **Brindisi**, nell' esprimere soddisfazione per la consegna dell' automobile ad emissioni zero che permetterà di operare sul territorio senza inquinare l' ambiente ricorda, tra le iniziative di sostenibilità e sicurezza promosse e realizzate da ENEL a favore della città, il ripristino del 'Port Entry Light' del **porto** di **Brindisi**, moderno segnalamento luminoso ed importante sistema di assistenza alla navigazione per l' ingresso delle navi in **porto**, oltre al prossimo intervento che avrà ad oggetto il 'radar beacon' destinato a garantire, anch' esso, la sicurezza delle navi che scalano il **porto** di **Brindisi** e la salvaguardia della vita umana in mare. 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. INTERVISTE <https://www.facebook.com/watch/?v=707547293190473> <https://www.facebook.com/watch/?v=705426336849722> <https://www.facebook.com/watch/?v=254709949233917>



IL CASO L' APPELLO ALLE COMPAGNIE MARITTIME

L' ira degli autotrasportatori «Attività limitate al porto»

Castronuovo: non esclusa mobilitazione

«La categoria degli autotrasportatori già fortemente danneggiata dal fermo delle attività a causa dell' emergenza epidemiologica da Coronavirus e vessata dai mancati pagamenti di ArcelorMittal, fa fatica ad andare avanti. I lavoratori sono esasperati. Non è escluso che se non avranno immediate risposte saranno intraprese ulteriori azioni». È quanto ha riferito il segretario interprovinciale di Casartigiani Stefano Castronuovo nel corso della conferenza stampa organizzata ieri all' ingresso del Terminal Container, per denunciare le gravi criticità nella gestione dell' infrastruttura portuale. L' associazione negli anni (l' ultima nota è del 24 giugno 2019) ha sollecitato l' Autorità di Sistema alla risoluzione di diversi problemi logistici che limitano le attività degli autotrasportatori e suggerito alcune proposte per rilanciare l' infrastruttura portuale. «A queste problematiche - osserva Castronuovo - si aggiunge, il mancato rispetto delle professionalità imprenditoriali del territorio, da parte delle multinazionali che hanno deciso di investire nel Porto di Taranto. La società turca Yilport tramite la propria collegata San Cataldo Container Terminal Spa offre servizi di logistica integrata alle compagnie di navigazione porta container. Relativamente al traffico attivato dalla compagnia marittima CMA CGM , precisiamo che tale traffico è molto limitato alle funzionalità del Terminal». Il trasporto sul gomma «alla data attuale - denuncia il segretario di Casartigiani - è affidato ad una società della provincia di Bari che in parte effettua i trasporti con propri mezzi e una parte la sub-veviona ad aziende di autotrasporto di Taranto trattenendo sulla tariffa pattuita con CMA una percentuale. Riteniamo questa operazione speculativa». Casartigiani precisa infine che le richieste formulate non sono indirizzate alla società Yilport bensì alle compagnie marittime che gestiscono il traffico containers.



Gli autotrasportatori rivendicano più spazio anche nell' area portuale

«La categoria degli autotrasportatori già fortemente danneggiata dal fermo delle attività a causa dell' emergenza epidemiologica da coronavirus e vessata dai mancati pagamenti di ArcelorMittal, fa fatica ad andare avanti. I lavoratori sono esasperati. Non è escluso che se non avranno immediate risposte saranno intraprese ulteriori azioni». È quanto ha riferito il segretario interprovinciale di Casartigiani Stefano Castronuovo nel corso della conferenza stampa organizzata ieri all' ingresso del Termina Container, sulla Strada Statale 106, per denunciare le criticità nella gestione dell' infrastruttura portuale. Casartigiani Taranto negli anni ha sollecitato l' **Autorità di Sistema** alla risoluzione di diversi problemi logistici che limitano le attività degli autotrasportatori e suggeriva alcune proposte per rilanciare l' infrastruttura portuale: Nello specifico, si chiede da tempo una rivalutazione dell' effettivo impiego dei rimorchiatori ed un' oculata verifica delle tariffe proposte; si suggerisce una gestione automatizzata degli accessi al fine di velocizzare l' attività degli organi di controllo ai varchi di uscita e di entrata; si consiglia l' adeguamento alla procedura standardizzata per i controlli finalizzati alla sicurezza dell' infrastruttura. Casartigiani chiede inoltre l' adeguamento alla procedura standardizzata per i controlli finalizzati alla sicurezza dell' infrastruttura secondo il Port Facility Security Plan. Ed ancora, considerati i tempi lunghi per ottenere l' autorizzazione e il rilascio permessi, si propone di snellire e di semplificare la procedura. Si fa notare poi, che i controlli di mezzi e merci che vengono movimentate nel porto non possono influire sui costi o sui tempi di consegna del trasportatore. Infine, si lamenta la mancanza di servizi igienici per autotrasportatori ed operatori: sapendo che i servizi igienici puliti e funzionanti sono un costo reale, si propone la valutazione del progetto Nette Toilette che sta prendendo sempre più piede in Europa. «I punti sono stati inviati per iscritto con nota del 24 giugno scorso al presidente Sergio Prete e ai componenti dell' organismo di Partenariato della Risorsa Mare e presentati nello stesso organismo come risulta nei verbali. - fa sapere Castronuovo - A queste problematiche si aggiunge, il mancato rispetto delle professionalità imprenditoriali del territorio, da parte delle multinazionali che hanno deciso di investire nel Porto di Taranto. La società turca Yilport tramite la propria collegata San Cataldo Container Terminal Spa offre servizi di logistica integrata alle compagnie di navigazione porta container. Relativamente al traffico attivato dalla compagnia marittima Cma Cgm, precisiamo che tale traffico è molto limitato alle funzionalità del Terminal di Taranto». «Il trasporto sul gomma alla data attuale denuncia il segretario di Casartigiani - è affidato ad una società della provincia di Bari che in parte effettua i trasporti con propri mezzi e una parte la subveviona ad aziende di autotrasporto di Taranto trattenendo sulla tariffa pattuita con Cma una percentuale. I nostri autotrasportatori sono esasperati. Politica e istituzioni, ma anche la stessa multinazionale che opera sul territorio tarantino, dovrebbero assumere un comportamento solidale nei confronti delle aziende locali. Dovrebbe essere una loro priorità garantire l' ingresso di flussi economici sul territorio ove operano al fine di aumentare la domanda locale e implementare i traffici che ad oggi sono limitati rispetto a territori come Bari e Brindisi». Casartigiani precisa che le richieste formulate non sono indirizzate alla società Yilport bensì alle compagnie marittime che gestiscono il traffico container. Sottolinea inoltre l' importanza di «attivare sin da subito un protocollo istituzionale Nazionale e Locale con le Associazioni delle imprese tra cui



gli autotrasportatori rivendicano più spazio anche nell' area portuale

Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

quelle dell' autotrasporto per risolvere in tempi brevi i problemi del Terminal di Taranto e per creare un tavolo di incontro tra imprese locali e le multinazionali al fine di sensibilizzare le stesse a avviare rapporti commerciali diretti con le aziende del territorio senza intermediazioni. Sarebbe opportuno conclude Castronuovo - un patto territoriale sociale a tutela delle imprese locali così come già effettuato con la clausola sociale applicata per i lavoratori dell' ex Tct». In conclusione, Casartigiani lancia un appello agli spedizionieri locali «perché facciano squadra con gli autotrasportatori a tutela del territorio». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

LA NOMINA CO -FONDATORE DELLA IONIAN SHIPPING CONSORTIUM

Giuseppe Melucci eletto presidente «Raccomar»

Gli Agenti Raccomandatori e Marittimi

La Raccomar Taranto, Sezione locale della Federazione Nazionale Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi ha eletto all' unanimità e per acclamazione il nuovo presidente. Si tratta di Giuseppe Melucci, Managing Director della società M -Log oltre che co -fondatore e promotore di Ionian Shipping Consortium, sistema attivo di numerose imprese operanti nel porto di Taranto. Melucci succede a Marco Caffio, titolare della omonima agenzia marittima che ha sostenuto in questi anni, a partire dal 2016, la carica di presidente in un momento estremamente delicato per la portualità locale, contraddistinta da traffici industriali legati ad Arcelor Mittal, pretroliferi e dal ritorno dei containers al Molo Polisettoriale. La nuova compagine del Consiglio Direttivo di Raccomar Taranto che coadiuverà il presidente Melucci nel nuovo incarico è composta da Maurizio Gennarini, della storica agenzia marittima Valentino Gennarini, Gerardo Pentassuglia della PentaShipping e Luigi Guida della GM Shipping.



Informazioni Marittime

Taranto

Giuseppe Melucci alla guida di Raccomar-Federagenti Taranto

Il nuovo Consiglio direttivo nomina il manager di M-Log, che succede a Marco Caffio

È Giuseppe Melucci, managing director di M-Log, a guidare per i prossimi quattro anni la Raccomar **Taranto**, la sezione locale della Federagenti. Il nuovo Consiglio direttivo lo ha nominato all'unanimità e per acclamazione. Melucci succede a Marco Caffio, titolare della omonima agenzia marittima che ha sostenuto a partire dal 2016, si legge in una nota di Raccomar, «la carica di presidente in un momento estremamente delicato per la portualità locale, contraddistinta da traffici industriali legati ad Arcelor Mittal, pretroliferi e dal ritorno dei containers al Molo Polisettoriale». Melucci è anche cofondatore di Ionian Shipping Consortium, consorzio che raccoglie diverse imprese del settore che operano nel **porto** di **Taranto**. La nuova compagine del Consiglio direttivo di Raccomar è composta da Maurizio Gennarini, della storica agenzia marittima Valentino Gennarini, Gerardo Pentassuglia della PentaShipping e Luigi Guida della GM Shipping. **Taranto** 1 Ottobre 2020 Uff. Sta Raccomar Ta 010/20 Federagenti è la Federazione Nazionale degli Agenti Raccomandatori Marittimi e Mediatori Marittimi ed è presente in 22 città portuali. Aderisce a Confcommercio, alla Federazione del Mare, al Comitato Nazionale degli Utenti e Operatori Portuali, allo Short Sea Shipping, al Comitato Nazionale Welfare Gente di Mare. La Federazione aderisce inoltre a FONASBA (Federazione Mondiale Agenzie Marittime) ed ECASBA (Federazione Europea Agenzie Marittime).



Melucci nuovo presidente Raccomar Taranto

Sezione locale della Federazione Nazionale Agenti Raccomandati e Mediatori Marittimi

Redazione

TARANTO Giuseppe Melucci è il nuovo presidente della Raccomar Taranto, Sezione locale della Federazione Nazionale Agenti Raccomandati e Mediatori Marittimi. Melucci è infatti stato eletto all'unanimità e per acclamazione nuovo presidente della locale Federazione. Giuseppe Melucci, managing director della società M-Log oltre che co-fondatore e promotore di Ionian Shipping Consortium, sistema attivo di numerose imprese operanti nel porto di Taranto. Il neo presidente succede a Marco Caffio, titolare della omonima agenzia marittima che ha sostenuto in questi anni, a partire dal 2016, la carica di presidente in un momento estremamente delicato per la portualità locale, contraddistinta da traffici industriali legati ad Arcelor Mittal, pretroliferi e dal ritorno dei containers al Molo Polisettoriale. La nuova compagine del Consiglio Direttivo di Raccomar Taranto che coadiuverà il presidente Melucci nel nuovo incarico è composta da Maurizio Gennarini, della storica agenzia marittima Valentino Gennarini, Gerardo Pentassuglia della PentaShipping e Luigi Guida della GM Shipping.



Il porto guarda al futuro anche con il "Gioia Star"

GIOIA TAURO È stata programmata per il 7 ottobre la cerimonia d'inaugurazione del nuovissimo rimorchiatore "Gioia Star", ordinato alcuni mesi fa e sbarcato nei giorni scorsi direttamente da una nave multipurpose del vettore marittimo Sal. Per l'occasione, sono attesi il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, e il sottosegretario Andrea Traversi. Probabilmente, sarà proprio l'esponente dem a fare da madrina per il varo dell'imbarcazione, che avverrà con il tradizionale e benaugurante lancio della bottiglia. A seguire, si svolgerà una breve riunione nell'area esterna antistante il palazzo dell'**Autorità portuale**, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, durante la quale saranno illustrati gli investimenti effettuati negli ultimi mesi sia dal terminalista privato che dall'ente con l'acquisto di nuove strumentazioni in grado di potenziare la capacità tecnologica dello scalo. Il nuovo rimorchiatore, costruito nei cantieri della Damen, in Vietnam, è già ormeggiato nella banchina nord del porto. Si tratta di un "gioiellino" di ultima generazione (costato 7,5 milioni di euro) che andrà ad implementare l'attuale dotazione dello scalo, sostituendo dopo vent'anni di onorata attività lo storico "Angelo Ravano". Le sue performance e i parametri tecnici erano già stati illustrati dall'ing. Pino Pugliese, direttore della Con.Tug, società concessionaria del servizio, partecipata al 50% da Scafi ed Mct. Di lunghezza media superiore ai 27 metri e una larghezza di circa 13 metri, ha un pescaggio di oltre 6 metri. La caratteristica principale di "Gioia Star" è la potenza del tiraggio che va dalle 80 alle 85t., con due motori da oltre 6mila cavalli totali, mentre il "Ravano" si fermava a quota 62. La flotta adesso è composta da 3 rimorchiatori: "Medma", "Eranova" e il "Gioia Star" al posto dell'"Angelo Ravano". d.l. Per l'occasione è previsto l'arrivo in città del ministro De Micheli.



Il Sole 24 Ore

Focus

Assomarinas

Porti turistici, ricavi in tenuta: «Ormeggi stanziali a -3%»

Perocchio: il giro di affari ha retto grazie al turismo di prossimità

R.d.F.

I porti turistici italiani hanno retto, seppur con qualche calo, all'urto della pandemia da coronavirus. A subire le perdite più pesanti soprattutto le marine dedicate ai superyacht, dove sono mancati, in particolare, i clienti stranieri. Roberto Perocchio, alla guida di Assomarinas, l'associazione confindustriale che raggruppa gli scali italiani dedicati al diporto, fornisce un quadro della situazione, forte dei dati raccolti presso gli associati, che saranno presentati oggi al Salone nautico di Genova. Il settore, in tempi normali, vanta un giro d'affari, considerando tutta la portualità turistica, di circa un miliardo di euro, dice Perocchio, con 750 basi nautiche di vario genere e 200mila posti barca. «Il giro di affari degli scali turistici - spiega Perocchio - ha tenuto grazie, in particolare, al turismo di prossimità. Il fattore distanziamento sociale imposto dal Covid, inoltre, è stato un invito all'uso della barca. Bisogna anche dire, però, che c'è stato un calo dei clienti stanziali legato, da un lato, al fatto che molti utenti fissi hanno lasciato le barche in rimessaggio e, dall'altro, alla mancanza di stranieri, che, a loro volta, non le hanno utilizzate. A parziale compensazione di quella parte di utenza di vecchia data che, quest'anno, non ha usato le imbarcazioni, c'è stata però una nuova utenza, che ha scelto di tornare alla barca». Alla fine del computo, prosegue Perocchio, «possiamo parlare di una stagione comunque salva per la portualità turistica italiana ma mediamente in calo del 3% circa sul fronte degli ormeggi stanziali e con una contrazione media del 10% sui transiti, soprattutto di stranieri. I più penalizzati, peraltro, con cadute anche del 50-60%, sono stati i porti turistici specializzati in superyacht. Le navi da diporto, infatti, a causa del coronavirus, sono state soggette a un numero altissimo di adempimenti dal punto di vista sanitario, in particolare quando parliamo di unità che provengono da lunga distanza e attraversano numerosi Paesi nel corso delle loro crociere. Oltre al fatto che coprono rotte più lunghe e attraversano numerose frontiere durante la navigazione, i transiti dei superyacht sono stati frenati anche dal blocco di voli intercontinentali, che hanno penalizzato i loro utilizzatori: americani, russi, arabi e così via». Dunque, sottolinea il presidente di Assomarinas, «i porti che negli scorsi anni avevano avuto le performance migliori grazie ai superyacht, hanno subito un calo sensibile sul fronte dei transiti». Il Covid, peraltro, non ha provocato, dice Perocchio, una discesa delle tariffe portuali. «Al nostro settore - afferma - non è successo quel che è accaduto agli alberghi, che si sono trovati a fronteggiare un drammatico venir meno della clientela straniera. L'utenza dei porti turistici italiani, infatti, è prevalentemente nazionale, con l'eccezione, come ho detto, di quella dei grandi yacht che, in alcuni porti specializzati, ad esempio in Costa Smeralda, nel Golfo di Napoli o in alcune località siciliane, pesa per il 50% del fatturato. Gli stranieri mancati sono stati una minoranza rispetto a una clientela italiana di prossimità che quest'anno ha preferito stazionare in Italia piuttosto che andare all'estero. Così come sono state riaperte le vecchie case di famiglia in riviera, c'è chi ha ritirato fuori la barca, che era in un capannone da anni, e chi ha deciso di acquistare una buona imbarcazione di seconda mano. Il parco usato nazionale, infatti, è stato in buona parte riassorbito, nel corso dell'estate». Perocchio sfata, peraltro, il mito dei prezzi alti nelle marine italiane.





Il Sole 24 Ore

Focus

«Le tariffe dei nostri porti turistici - chiarisce - mediamente sono ferme dalla crisi del 2008 (quella causata dai subprime, ndr). È impossibile dire che siano alte: lo sono meno di quelle della Francia e della Croazia. Nel periodo della crisi, infatti, è stata terminata la costruzione di circa 40 porti turistici, per 23mila posti barca complessivi. Altri 22mila sono in costruzione e 50mila in progettazione. Tutta questa offerta, maggiore della domanda, mantiene le tariffe bloccate. E senza poter ritoccare i prezzi, le società di gestione dei porti subiscono invece l' aumento dei salari, delle materie prime e degli interventi di manutenzione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

FINCANTIERI, NUOVA DRAGA PER I PORTI

Il problema dei dragaggi nei porti italiani e le relative difficoltà ad avviare questi interventi per le complicazioni procedurali e normative sono stati ancora una volta tra i temi di dibattito alla Naples Shipping Week. Fincantieri ha presentato ai presidente di port authority e alle Capitanerie di porto il progetto Fincantieri Deco, soluzione tutta italiana alle criticità legate all'escavo dei fondali promossa dalla neonata joint venture Fincantieri Decomar. Si tratta di una nave draga aspirante, simile a un bacino galleggiante, in grado di prelevare i sedimenti evitandone la dispersione e di separare il fango dalla sabbia. La tecnologia Fincantieri Deco prende il nome da Decomar, azienda di Massa che già da alcuni anni ha messo a punto questo metodo di dragaggio basato sulla tecnologia Lymphid2 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.

