

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
venerdì, 16 ottobre 2020**



## Prime Pagine

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

## Trieste

15/10/2020	<b>Ansa</b>	23
Porti: Monfalcone, intesa Authority su progetto Ue emissioni		
15/10/2020	<b>Il Nautilus</b>	24
AdSP MAO: COLLABORAZIONE CON IL COMUNE DI MONFALCONE, FIRMATO PROTOCOLLO PER MIGLIORARE LA SOSTENIBILITÀ DELLO SCALO ISONTINO		
15/10/2020	<b>Informazioni Marittime</b>	26
A Monfalcone un progetto europeo per la sostenibilità ambientale in porto		
15/10/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	28
Migliorare sostenibilità dello scalo Isontino		<i>Redazione</i>

15/10/2020	<b>Ship Mag</b>		<i>Redazione</i>	29
<hr/>				
15/10/2020	<b>Transportonline</b>			30
<hr/>				
Porto Trieste: al via collaborazione con Monfalcone sul progetto europeo Smooth Ports				

## Venezia

16/10/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b>	Pagina 17		<i>B. Ga.</i>	31
<hr/>					
Imprese e porti, vertice in Veneto sul deficit delle infrastrutture					
16/10/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 15		<i>GIANNI FAVARATO</i>	32
<hr/>					
«Utilizziamo i fondi del Recovery Fund e Next Generation»					
15/10/2020	<b>Ansa</b>				33
<hr/>					
Porti: Mazzuca(Confindustria), superare logiche localistiche					
15/10/2020	<b>Corriere Marittimo</b>				34
<hr/>					
Riforma portuale, Nicolini (Confetra): "Doveva esserci una Cabina di regia?"					
15/10/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>			<i>Redazione</i>	36
<hr/>					
Riforma dei porti: a che punto siamo?					
16/10/2020	<b>MF</b>	Pagina 40		<i>PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	38
<hr/>					
La logistica deve cambiare					
15/10/2020	<b>FerPress</b>				39
<hr/>					
AdSP Adriatico settentrionale: il cluster della logistica e trasporti sostiene la piena applicazione della riforma portuale					
15/10/2020	<b>Il Nautilus</b>				41
<hr/>					
AdSP MAS: IL CLUSTER DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI SOSTIENE LA PIENA APPLICAZIONE DELLA RIFORMA PORTUALE					
15/10/2020	<b>Informazioni Marittime</b>				43
<hr/>					
Riforma portuale, cluster logistico e trasporti invoca la piena applicazione					
15/10/2020	<b>Informatore Navale</b>				45
<hr/>					
IL CLUSTER DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI SOSTIENE LA PIENA APPLICAZIONE DELLA RIFORMA PORTUALE					
15/10/2020	<b>Sea Reporter</b>				47
<hr/>					
Il cluster della logistica e dei trasporti sostiene la piena applicazione della riforma portuale					
15/10/2020	<b>Shipping Italy</b>				49
<hr/>					
"Cambiare mentalità logistica alle industrie italiane sulla resa di vendita Ex-works"					
16/10/2020	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 7		<i>Alberto Zorzi</i>	50
<hr/>					
Il Mose resiste alla bora prima volta senza sirene E oggi si replica (forse)					
16/10/2020	<b>Corriere della Sera</b>	Pagina 25		<i>Alberto Zorzi</i>	52
<hr/>					
Le signore del Mose salvano Venezia: «Città all' asciutto anche con la bora»					
16/10/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 9		<i>NICOLA MUNARO</i>	54
<hr/>					
Il Mose va oltre le attese asciutta anche San Marco					
16/10/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 28		<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	56
<hr/>					
Mose, oggi il bis: nervi tesi al Porto					
16/10/2020	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 29		<i>NICOLA MUNARO</i>	58
<hr/>					
Brugnaro: «Risolvere il conflitto paratoie -navi»					
16/10/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b>	Pagina 17		<i>Jacopo Giliberto</i>	60
<hr/>					
Il Mose funziona, tensioni sulla gestione					
16/10/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 14		<i>ALBERTO VITUCCI</i>	62
<hr/>					
La seconda volta del Mose in funzione Le dighe reggono, Piazza all' asciutto					
16/10/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 15		<i>GIANNI FAVARATO</i>	64
<hr/>					
Navi e traghetti costretti a ore di attesa Fronte del porto, cresce la preoccupazione					
16/10/2020	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 15		<i>A.V.</i>	65
<hr/>					
Le barriere sono pronte per rialzarsi Stamattina (11.10) nuovo picco a 130 cm					

## Genova, Voltri

16/10/2020	<b>MF</b>	Pagina 41			66
<hr/>					
Scontro tra armatori e portuali					

16/10/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 16	ALBERTO QUARATI	68
<hr/>			
15/10/2020	<b>BizJournal Liguria</b>		69
Regione: Recovery fund, prima bozza proposte liguri, 136 progetti per oltre 18 mld			
<hr/>			
15/10/2020	<b>Genova24</b>	Redazione	70
Recovery fund, riunita la cabina di regia: 136 proposte liguri e progetti per 18 miliardi			
<hr/>			
15/10/2020	<b>Ansa</b>		71
"Curare" un superyacht lascia a Genova 8.800 euro al giorno			
<hr/>			
15/10/2020	<b>BizJournal Liguria</b>		72
Grandi yacht, a Genova un impatto da 369 milioni			
<hr/>			
16/10/2020	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 7	SIMONE GALLOTTI	74
«Le vacanze in sicurezza sono ancora possibili Il protocollo funziona»			
<hr/>			
15/10/2020	<b>Ship Mag</b>	Redazione	76
Costa Diadema interrompe la crociera e rientra a Genova			
<hr/>			
15/10/2020	<b>The Medi Telegraph</b>		77
Costa Diadema interrompe la crociera e torna nel porto di Genova			

## La Spezia

16/10/2020	<b>La Nazione (ed. La Spezia)</b> Pagina 46		78
I porti della Spezia e Casablanca più vicini con il progetto 'Fenix'			
<hr/>			
15/10/2020	<b>Shipping Italy</b>		79
Digitalizzazione spinta per i container di Tarros sulla rotta fra Spezia a Casablanca			

## Livorno

15/10/2020	<b>Primo Magazine</b>	GAM EDITORI	80
Il porto di Livorno punta sulla cellulosa			

## Piombino, Isola d' Elba

16/10/2020	<b>Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)</b> Pagina 22		81
«Il distributore dismesso trasformato in discarica» Minoranze attaccano			
<hr/>			
16/10/2020	<b>La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)</b> Pagina 45		82
Ecoballe, tornano le navi militari Riprendono le ricerche in mare			

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

16/10/2020	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 37		83
Di Majo tende la mano a operatori e imprese portuali			
<hr/>			
15/10/2020	<b>Corriere Marittimo</b>		84
Civitavecchia, aggiudicati interventi per sistema ferro e piazzali Darsena Traghetti			
<hr/>			
15/10/2020	<b>Il Nautilus</b>		85
Conferenza stampa di presentazione del Protocollo di Intesa tra ITS Fondazione G. Caboto, AdSP MTCS ed Escola Europea - Intermodal Transport			
<hr/>			
15/10/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	Redazione	86
Di Majo: lettera aperta agli operatori			
<hr/>			
15/10/2020	<b>Shipping Italy</b>		88
Il presidente di Majo scrive agli operatori portuali di Civitavecchia per annunciare la sua ricandidatura			

## Napoli

16/10/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 2	V.V.	90
<hr/>			
15/10/2020	<b>Stylo 24</b>		91
<hr/>			
«Impensabile un secondo mandato per Pietro Spirito»			

## Salerno

16/10/2020	<b>Il Mattino di Foggia</b> Pagina 59		93
<hr/>			
Zes, la Campania attende il via: grande attesa per il porto di Salerno			

## Bari

15/10/2020	<b>Ship Mag</b>	<i>Prof Francesco Munari</i>	94
<hr/>			
I piani regolatori portuali secondo il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici / L'analisi			

## Brindisi

16/10/2020	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)</b> Pagina 13		96
<hr/>			
«Un sito diverso per l'Edison» Anche l'opposizione si schiera			

## Taranto

16/10/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 2		97
<hr/>			
I porti del Sud si difendono con energetico e alimentare			
16/10/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 3	<i>Domenico Palmiotti</i>	99
<hr/>			
Nel mirino gli investimenti della turca Yilport			
15/10/2020	<b>Messaggero Marittimo</b>	<i>Redazione</i>	100
<hr/>			
Lavorare all'AdSp del mar Ionio			

## Manfredonia

16/10/2020	<b>Quotidiano di Bari</b> Pagina 10		101
<hr/>			
Il ripristino del Porto Alti Fondali di Manfredonia sarà finanziato			

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

16/10/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 1	<i>Viola, Amadore, Madeddu,, Marrazzo, Palmiotti</i>	102
<hr/>			
I porti resistono, riparte Gioia Tauro			
16/10/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 3	<i>Donata Marrazzo</i>	103
<hr/>			
Riscatto Gioia Tauro con Msc: il traffico container a +38,7%			

## Cagliari

16/10/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 2	<i>Davide Madeddu</i>	105
<hr/>			
Esaminata l'offerta anglo olandese			

## Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

16/10/2020	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 20	106
<hr/>		
16/10/2020	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 18	107
<hr/>		
15/10/2020	<b>Primo Magazine</b> <i>GAM EDITORI</i>	108
<hr/>		
16/10/2020	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 27	109
<hr/>		
15/10/2020	<b>TempoStretto</b> <i>Salvatore Di Trapani</i>	110
<hr/>		

## Catania

15/10/2020	<b>Shipping Italy</b>	111
<hr/>		

## Palermo, Termini Imerese

16/10/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 3	<i>Nino Amadore</i> 112
<hr/>		

## Trapani

16/10/2020	<b>Giornale di Sicilia (ed. Trapani)</b> Pagina 14	114
<hr/>		
16/10/2020	<b>Giornale di Sicilia (ed. Trapani)</b> Pagina 14	115
<hr/>		

## Focus

16/10/2020	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 2	116
<hr/>		

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campana 30/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



**Gratis in edicola da lunedì**  
**Ristrutturare la casa**  
**Una guida agli incentivi**  
di **Gino Pagliuca** a pagina 37



**Domani col Corriere**  
**Sabrina Ferilli:**  
**la mia felicità**  
di **Maria Laura Giovagnini**



## I nuovi casi ieri sono stati 8.804, raddoppiano le vittime. Londra impone la quarantena a chi arriva dall'Italia

# Su i contagi, verso il coprifuoco

L'ipotesi: tutti a casa alle 22. La Campania chiude le scuole. A Milano l'indice Rt oltre 2

### IL CORAGGIO DA RITROVARE

di **Carlo Verdelli**

**L**e nuove misure del governo sono già vecchie. Il grado di responsabilità di noi cittadini, altissimo nei primi mesi della pandemia, adesso fatica a raggiungere, nonostante gli auspici del presidente del Consiglio, il livello necessario per fronteggiare la caparbietà di un virus che sta mettendo in ginocchio il mondo.

continua a pagina 30

	CONTAGI	MORTI	TERAPIE INTENSIVE
ieri	381.602 (+8.804)	36.372 (+83)	586 (+47)
14/10	372.799 (+7.332)	36.289 (+43)	539 (+25)
13/10	365.467 (+5.901)	36.246 (+41)	514 (+62)
12/10	359.569 (+4.619)	36.205 (+39)	452 (+32)
11/10	354.950 (+5.456)	36.166 (+26)	420 (+30)
10/10	349.494	36.140	390

Contagi ancora in aumento. E potrebbe scattare il coprifuoco alle dieci della sera e didattica a distanza nelle scuole superiori. È su queste nuove misure che nel governo si ragiona e si discute per provare a raddrizzare la curva del virus. Tra i provvedimenti anche la chiusura

dei locali alle 22. I nuovi casi sono stati 8.804. Le vittime, 83, sono raddoppiate. La Campania decide per la scuola a distanza. Preoccupa la situazione di Milano con l'indice Rt sopra il 2. Londra impone la quarantena a chi arriva.

da pagina 2 a pagina 13

### Calabria Il cordoglio della politica



Jole Santelli era nata a Cosenza il 28 dicembre del 1968

## Addio a Santelli, la governatrice che sfidava la paura

Jole Santelli aveva 51 anni. È stata la prima donna a diventare presidente della Regione Calabria. È morta per un arresto cardiaco, causato forse dalle complicanze di un tumore contro il quale lottava da tempo.

di **Tommaso Labate** e **Carlo Macri**

### LA SENTENZA PER I PM ANDAVANO ASSOLTI

## Mps, Profumo e Viola condannati a 6 anni

di **Antonella Baccaro** e **Fabrizio Massaro**

Caso Monte dei Paschi, il tribunale di Milano ha condannato a sei anni di reclusione Alessandro Profumo e Fabrizio Viola, rispettivamente presidente e ad, per le accuse di agguato e false comunicazioni sociali. Per i pm andavano assolti.

a pagina 33

### LE STORIE FEMMINICIDE A MODENA E NAPOLI

## Due donne, un orrore: uccise dai compagni

di **Titti Beneduce** e **Andrea Pasqualetto**

Morta in ambulanza. Il marito aveva parlato di una caduta dalle scale. Ma dall'autopsia è emerso che Alessandra, 46 anni, modenese, aveva perso la vita per le violenze del compagno. Femminicidio anche a Napoli: vittima una donna di 52 anni.

alle pagine 22 e 23

### GIANNELLI

QUATTRO ORE DI FILA PER UN TAMPONAMENTO VELOCE



## LE TRE DOMANDE SENZA RISPOSTA

di **Beppe Severgnini**

**Q**ual è il confine tra allarme e allarmismo? Che differenza passa tra avvertire e spaventare? È difficile dare una risposta a queste domande: anche perché pochi se le sono poste. Eppure quello che sta accadendo è evidente. L'arrivo della «seconda ondata» e l'incertezza sull'evoluzione della pandemia stanno provocando una ripetizione di quanto era avvenuto in primavera.

continua a pagina 6

### I campioni Il pianto di Pellegrini, la rabbia di Rossi: positivi



Federica Pellegrini l'ha annunciato in lacrime dai social: «Sono positiva al virus». Contagiato anche Valentino Rossi: «Sono triste e arrabbiato».

OTTANT'ANNI DOPO

### Parigi e la corsa all'ultimo metrò

di **Aldo Cazzullo**

a pagina 11

IL REPORTAGE

### Frontiera bucata tra Italia e Francia

di **Marco Imarisio**

a pagina 11

LOCATELLI (CTS)

### «Blocco totale? Si può evitare»

di **Margherita De Bac**

a pagina 2

### IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

## Corona chi?

**C**orona significa Italia, ma viene dalla Cina. Lo ha detto Donald Trump durante un comizio in Iowa, parlando dei vari nomi con cui viene chiamato il virus che probabilmente gli farà perdere le elezioni. La domanda sorge spontanea: perché mai Corona dovrebbe significare Italia? Il sostantivo è presente anche nel dizionario spagnolo e per molti Corona significa birra, ma una birra messicana. Proviamo a entrare nella testa di Trump, benché si tratti di un percorso accidentato: escludiamo che il suo fosse uno spot per il ritorno della monarchia, o che volesse alludere a Mauro Corona, lo scrittore, o addirittura a Fabrizio, il quale peraltro avrebbe tutti i numeri per ambire a fargli da ministro.

Ci viene in aiuto una frase che Trump

pronunciò a settembre nel comizio di Jacksonville: «Il nome Corona fa pensare a un luogo magnifico in Italia». Se ne deduce che nell'immaginario trumpiano Corona sia una ridente località nota in tutto il mondo. Ora, con tutto il rispetto per i suoi abitanti, l'unica Corona disponibile su Wikipedia è una frazione di Mariano del Friuli, la cui principale attrattiva è una chiesa dedicata ai santi Maria e Zenone. Si tratta, con ogni probabilità, di un'assonanza. Ma quale città italiana può suonare Corona all'orecchio di un americano? Cortona? Arona? O Verona, patria di quel Romeo che ha avuto problemi con la giustizia come lui? E così rimango con questo rovello nel cuore: l'uomo più potente del mondo apprezza il mio Paese per un posto che non esiste.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO**

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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

01016  
 PNR: Italese Sped. in A.P. - DL 35/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 101 Milano  
 0771120-498008





Francia, **perquisiti** due ministri accusati di aver sottovalutato il Covid: coinvolto anche l'ex premier Philippe. Ma allora i **giudici** possono indagare sulla **politica**?



**CRASTAN**  
1870  
**100% ORZO ITALIANO**

Venerdì 16 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 286  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

**il Fatto Quotidiano**  
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

**ristora**  
INSTANT DRINKS

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

**6 ANNI ANCHE A VIOLA**  
Mps, condanna a Profumo: cosa dice Leonardo?



◉ BORZI A PAG. 14

**PER COLPIRE I SALARI**  
Confindustria pretende subito i licenziamenti

◉ DI FOGGIA A PAG. 6 - 7

**PARLA NICOLA MORRA**  
"5Stelle a guida collegiale, voglio Grillo e DiBba"

◉ DE CAROLIS A PAG. 8 - 9

**LUNEDÌ IL PROCESSO**  
Raggi in Appello: perché fu assolta e che cosa rischia

◉ PACELLI A PAG. 8 - 9

**» L'EVOLUZIONE**  
Ma quanto era religioso l'homo sapiens

» Johan Verschuere S. I.

Negli ultimi 20 anni si è assistito a un notevole incremento di nuove domande nel settore delle biocienze e delle neuroscienze. Particolarmente interessante appare la domanda su quando e come sia nata la "capacità religiosa" nell'evoluzione degli ominidi, e come essa debba essere intesa dal punto di vista biologico.

A PAG. 17

**Mannelli**



**IL CANDIDATO** Tra gli eurodeputati è 661° su 701 per presenze

**Calenda uomo del non-fare: record di assenze in Europa**

Il fondatore del partito Azione viene definito "uomo del fare", ma al Parlamento europeo brilla per assenteismo e da ministro dello Sviluppo ha lasciato molte vertenze irrisolte

◉ SALVINI A PAG. 9



**COVID-19** 8MILA CONTAGI E 83 MORTI (RADDOPPIATI IN 24 ORE)

**15 giorni per sapere: o funziona o si chiude**



◉ CALAPÀ, IURILLO, E SPARACIARI A PAG. 2 - 4

◉ BISIBGLIA E RONCHIETTI A PAG. 4

**IL TERZO DIBATTITO**

Usa, Trump-Biden come Jfk-Nixon: il duello a distanza



◉ GRAMAGLIA A PAG. 15

**LE NOSTRE FIRME**

- **Padellaro** Liberali vivi o morti? a pag. 4
- **Fini** Si parla solo di Covid-19 a pag. 11
- **De Masi** Ridurre l'orario di lavoro a pag. 7
- **Cannavò** Macron può, Conte no a pag. 11
- **Gomez** 'Immuni' per cicale a pag. 11
- **Caporale** Addio a Santelli a pag. 13

**CASO JUVE-NAPOLI**

Il giudice sportivo seduto a tavola coi 3 della Cricca

◉ A PAG. 12



**La cattiveria**

Vittorio Sgarbi candida Morgan a sindaco di Milano. Salvini andrà a ctfonargli tutte le sere

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**Sembra ieri**

» Marco Travaglio

Sembra ieri che tutti dicevano: sacrifichiamo tutto tranne la scuola, *smart working* per tutti ma non per gli studenti, la didattica a distanza non esiste, pensiamo anzitutto ai nostri ragazzi, non rubiamogli il futuro, l'hanno detto Greta e Draghi! Poi il vituperato governo Conte con i putribondi Azzolina e Arcuri, ha garantito la didattica di presenza. Ma chi ieri la invocava oggi chiede di tornare alla didattica a distanza. E Sala, che demonizzava lo *smart working*, oggi invoca lo *smart working*.

Sembra ieri che tutti chiedevano la testa della ministra dell'Istruzione che mai avrebbe riaperto le scuole, e del commissario Arcuri, che mai avrebbe trovato i banchi, mentre il *Fatto* solitario segnalava che la ministra inefficiente era quella dei Trasporti, la De Michelis, oltre alle solite Regioni. Oggi tutti scoprono che il disastro non sono le scuole, ma i trasporti.

Sembra ieri che le Regioni che ora rivogliono la didattica a distanza aprivano le discoteche chiuse dal governo e volevano riempire gli stadi di tifosi. Oggi accusano il governo di non fare abbastanza contro il Covid, come se non avessero già fatto abbastanza, a favore del Covid.

Sembra ieri che tutti chiedevano il Mes come panacea di ogni male, emorroidi incluse (l'altra sera, per dire, l'ha chiesto pure Cristina Comencini). Ora si scopre che i rendimenti dei titoli di Stato sono così bassi che, se il Tesoro ha bisogno di soldi, può raccoglierci sul mercato ai tassi del Mes. Ma non ne ha bisogno, infatti le emissioni di titoli sono in calo, malgrado l'aumento delle spese per il Covid. Dunque il Mes, oltre a non servire a una mazza, non ha più neppure alcuna convenienza.

Sembra ieri che tutti si scagliavano contro l'ultimo Dpcm di Conte: assurdo, incomprensibile, roba da meme, anzi da Stasi, ti entrano in casa, sarà la morte per bar e ristoranti, e poi perché 6 persone e non 5 o 7? Ora si scopre che Germania, Francia, Gran Bretagna, Belgio, Irlanda del Nord, Danimarca, Catalogna, Paesi Bassi e Grecia hanno imposto divieti identici, o più stringenti.

Sembra ieri che virologi, giuristi, politici, giornalisti e opinionisti un tanto al chilo facevano a gara a escludere la seconda ondata, anzi la sopravvivenza stessa del Covid, ormai estinto, mutato o indebolito (il famoso Sars Cov Pippa), incitavano la gente a gettare le mascherine, ad ammucciarsi e godersi la vita: se il governo osava citare il virus era per terrorizzarci e conservare il potere, la dittatura sanitaria e il regime della paura, a suon di stati d'emergenza e Dpcm. Memorabili le filippiche di Casseese contro "lo stato di emergenza senza più emergenza". Ora riecoci a contare 5mila contagi e 80 morti al giorno: invece del Covid, si è estinto Casseese. Sembra ieri perché era ieri.



# il Giornale



VENERDI 16 OTTOBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 246 - 1.50 euro\*

[www.ilgiornale.it](http://www.ilgiornale.it)  
 ISSN 1120-4971 | Sede: Ed. nazionale

## PIÙ CONTAGI E PIÙ MORTI

# ARIA DI COPRIFUOCO

*Il governo pensa di seguire la Francia: tutto chiuso dalle 21*

## CAMPANIA, STOP ALLE SCUOLE: IRA DEL MINISTRO ANCHE LA LOMBARDIA PRONTA A UN GIRO DI VITE

■ Nuova impennata dei contagi in Italia: ieri 8.804 positivi e 83 morti. Mentre nel governo si fa largo l'idea di seguire l'esempio francese sul coprifuoco a partire dalle 21, il governatore della Campania De Luca «strappa»: da oggi scuole chiuse. Ira di Conte.

servizi da pagina 2 a pagina 6

LO SCARICABILE AL POTERE

### LA COLPA DEL CONTAGIO È SEMPRE DEGLI ALTRI

di Vittorio Macioce

La colpa è sempre degli altri. Non importa neppure sapere chi siano veramente. Non servono nomi e cognomi. La colpa è generica e il presunto colpevole indefinito. È la folla. Sono gli italiani o i soliti brutti, sporchi e cattivi, quelli con il marchio doc. È il vicino di casa, di sedia, di scrivania, di tavolo o quello che al tavolo del bar aspetta che si raffreddi il cappuccino. È quello che corre, cammina, balla, porta a spasso il cane e la notte si dà alla pazzia gioia, sognando orgie con altre sette persone o giocando a tombola. È il prossimo, quello che cristianamente bisognerebbe amare e invece è un tipo losco senza mascherina. Di questi tempi, infatti, è sempre qualcun altro a non coprirsi la faccia. Tu mai, noi mai. L'unica difesa contro il Covid allora sta diventando questa: puntare il dito. È una sorta di istinto di sopravvivenza, perché non siamo affatto diventati migliori. L'inferno, mai come adesso, sono gli altri.

È una difesa facile. Siccome gli altri sono indefiniti nessuno sbaglia e ognuno si toglie di dosso le proprie responsabilità. Basta lavarsi le mani, che dal punto di vista dell'igiene è una bella cosa, da quello morale molto meno. A sentire le chiacchiere in giro quest'estate tutti sono stati allo stesso tempo in vacanza e in convento. Tutti al mare o in montagna, ma da eremiti. È il sentimento degli italiani e il governo lo sta incarnando alla perfezione. Il ministro dei Trasporti dice che il virus non si trova su autobus, treni o aerei. Andrà a piedi. Il ministro dell'Istruzione assicura che nelle scuole il virus è assente. Sarà ignorante. Se ci fosse un ministro delle discoteche, e magari c'è, giurerebbe che il virus balla da solo. Il ministro della Salute ha detto che il virus è in casa ed era pronto a sguinzagliare la polizia. Fortuna che i poliziotti oltre ad avere anche loro una casa hanno il senso della Costituzione. Il più furbo di tutti però è sempre il premier. «Non escludo un lockdown a Natale. Molto dipenderà dal comportamento dei cittadini». Questo sangue non ricadrà su di me. La responsabilità politica è dei cittadini. Stiamo arrivando a una strana democrazia, dove il governo vota per scegliere gli elettori. Tutto il tempo perso in questi mesi? È colpa degli altri. È questa la fortuna di Giuseppe Conte. È lo specchio di questo Paese. «Anche se vi sentite assolti siete lo stesso coinvolti».

SANTELLI, GOVERNATRICE DELLA CALABRIA

### Addio a Jole, donna e guerriera finita nel tritacarne della sinistra

di Giacomo Susca



AMATA Jole Santelli aveva 51 anni. La politica è sotto choc

Con ogni probabilità oggi leggeremo cronache e commenti di tutt'altro tenore, sui giornali che racconteranno la vicenda politica e umana di Jole Santelli. La governatrice scomparsa improvvisamente sarà ricordata anche da chi, fino a ieri, la attaccava spingendosi (...)

segue a pagina 9  
Cottone e de Feo alle pagine 8-9

I RETROSCENA

FAIDE IN MAGGIORANZA

### La resa dei conti in nome del Covid

di Adalberto Signore

La distanza siderale tra un Paese in piena emergenza sanitaria e una classe politica sempre più barricata nel Palazzo sta tutta nell'ultima, surreale lite che ieri mattina ha mandato in fibrillazione la maggioranza. Che non discute sulle misure di prevenzione al dilagare (...)

segue a pagina 10

PD E IV VOGLIONO IL RIMPASTO

### Il premier assediato pure dagli alleati

di Laura Cesaretti



Giuseppe Conte, in quel di Bruxelles per il Consiglio Ue, ieri fischiarono fragorosamente le orecchie.

In patria i partiti della sua maggioranza, ieri, hanno improvvisamente iniziato un sabba pro-rimpasto, accerchiando il premier al grido (...)

segue a pagina 10

L'EX MINISTRO

### Brunetta: «La Lega ci odia Ora serve l'unità nazionale»

di Augusto Minzolini

Renato Brunetta ne parla con gli occhi umidi per la commozione. «Jole - racconta - era la mia vicina di banco quando era alla Camera. Era una socialista come me. Una militante da combattimento, piena di passione politica, schiva da ogni protagonismo. Nei suoi interventi in aula sulla giustizia c'era preparazione ma anche tanto cuore... Ho ancora in mente l'immagine di lei che balla per la felicità la notte delle elezioni in cui diventò la prima donna governatore della Calabria. Un esempio». Incontri Brunetta, ex ministro dal «vaffa» facile, in uno dei corridoi della Camera e tra la vicenda della Santelli (...)

segue a pagina 12

ARCHIVIATA L'INCHIESTA

### Fontana «grazie» chi gli dava dell'assassino

■ Sono stati scoperti, hanno nomi e cognomi, si sa da quale gruppuscolo dell'ultrasinistra provengono. Ma i responsabili della lunga sequenza di minacce contro Attilio Fontana non verranno processati.

servizio a pagina 13

GUAI PER VIOLA E PROFUMO

### Mps, condannati a 6 anni i banchieri rossi

Luca Fazzo

È il processo che la Procura di Milano non voleva celebrare. In questi anni i pm milanesi si sono battuti strenuamente perché Alessandro Profumo, oggi presidente di Leonardo, e il suo ex braccio destro Fabrizio Viola, uscissero incolumi dal gigantesco pasticcio di Mps. Tutto inutile. Ieri Profumo e Viola sono stati condannati per agiotaggio e false comunicazioni sociali.

a pagina 15

LA CAMPAGNA USA

Trump tuona contro i social «Sono le armi dei comunisti»

Valeria Robecco

a pagina 16

IL LIBRO DI SOLINAS

Saint-Just, rivoluzionario che amava la virtù

Marco Gervasoni

a pagina 24

**DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO**

ADULTI JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SALVO.

# IL GIORNO

VENERDÌ 16 ottobre 2020  
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it

**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Garlasco, la battaglia: per il prof è giusto così

**Un "3+" nella verifica al ragazzo Asperger**  
**La mamma: ora scusatemi**

Marziani a pagina 14



## Inizia la Campania: scuole chiuse

Il virus ha ripreso a correre, raddoppiano i morti. L'Istituto di sanità: «Fase di nuovo acuta». Ospedali già in affanno. Allarme a Milano  
Azcolini contro De Luca: «Sbagliato penalizzare i ragazzi, va aumentato lo smart working». Il governo studia un nuovo giro di vite

Servizi  
da p. 3 a p. 11

Senato, niente voto ai 18enni

**Il Paese miope volta le spalle ai giovani**

Davide Rondoni

**A**ncora una volta un'autorità importante dice che la speranza sono i giovani. Il Presidente Mattarella lo ha fatto bene, citando il grande scrittore cattolico Bernanos, aprendo l'Anno Accademico a Macerata. Già lo fece, con toni intensi, Mario Draghi aprendo il Meeting di Rimini tre mesi fa. Quindi uno potrebbe pensare: beh, se la massima autorità politica del Paese tiene così tanto ai giovani e anche un alto esponente della finanza internazionale ci tiene, siamo a cavallo, questa è una stagione propizia per i nostri figli. E invece no, proprio no. Le cose, specie da noi, non sono rosee per nulla per i ventenni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Continua a pagina 2

**ANCHE FEDERICA PELLEGRINI E VALENTINO ROSSI POSITIVI AL COVID**  
**LEI SI SFOGA: «HO PIANTO TANTO». LUI: «SONO TRISTE E ARRABBIATO»**



Federica Pellegrini, 32 anni



Valentino Rossi, 41 anni

**FEDE E VALE, NO!**

Turrini e R. Galli nel QS

DALLE CITTÀ

Milano

**Torna Area B fra le polemiche**  
**E spuntano le auto a noleggio**

Lazzari nelle Cronache

Milano

**La nuova Arena sogna il Goldel Gala di atletica**

Gianni nelle Cronache

Milano

**Aule all'aperto**  
**Svolta verde alla Bicocca**

Ballatore nelle Cronache



Neonato abbandonato salvato da un passante

**Un vagito per la strada**  
**È la vita che vince**

Ponchia a pagina 18



'Tale e quale' taglia il traguardo delle 100 puntate

**Conti e lo show dei record**  
**«Ora vorrei imitare Dorelli»**

Berti a pagina 31

**DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO**

**ADULTI JUNIOR**

**PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.**

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



**Le Monde diplomatique**

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



**Domani su Alias**

**UN IRRIDUCIBILE IRLANDESE**  
Intervista a Sam Millar, militante dell'IRA diventato, dopo una lunga detenzione, scrittore di successo



**Inchiesta**

**MIGRANTI** Tra marketing e mitra: così cresce il lucroso business dei trafficanti libici di esseri umani  
**Sarita Fratini** pagina 11

# il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE  
EURO 2,00

VENERDI 16 OTTOBRE 2020 - ANNO L - N° 247

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**LA PROTESTA DEI SINDACATI: INACCETTABILE, IL BLOCCO VA MANTENUTO PER TUTTA L'EMERGENZA**

## Licenziamenti, governo con Bonomi

■ Bonomi chiama. Patuaneli risponde. A Porta a Porta il ministro dello Sviluppo annuncia lo stop al blocco dei licenziamenti come chiesto da Confindustria. Inascolto. Re David: l'unica misura della pandemia che viene cambiata, gravissim-

mo. Maggioranza divisa, Frattoni: no alla mattanza sociale. Il governo lavora ad un possibile compromesso: il blocco sarà prolungato per le aziende che usano la cassa integrazione o gli sgravi sulle assunzioni. Ma dal 1° gennaio tutte le altre potranno licenziare. Bonomi

ha stimato «centinaia di migliaia di licenziamenti». Ieri l'Inps ha comunicato che in Italia i beneficiari del «reddito di cittadinanza» sono 3,1 milioni di persone. E intanto arrivano le proposte per estenderlo e riformarlo  
**MASSIMO FRANCHI PAGINA 8**

### INTERVISTA A PHILIPPE VAN PARIJS «In Italia serve il reddito di base»

■ Il filosofo belga, uno dei principali teorici del reddito di base al mondo, a *Il Manifesto*: «Nella crisi del coronavirus per molte persone è inimmaginabile trovare

un'attività che paghi almeno quanto il «reddito di cittadinanza»». Per questo una misura universale farebbe la differenza  
**ROBERTO CICCARELLI PAGINA 9**

**all'interno**



### Salta il voto ai 18enni Pd furioso con Conte «Ora una verifica» Ma il premier frena

Italia Viva fa saltare alla Camera la riforma sul voto ai 18enni per il Senato. Il Pd a Conte: ora un chiarimento di maggioranza ai massimi livelli. Palazzo Chigi teme l'implosione M5S.

**CARUGATTI, FAROZZI  
PAGINE 6,7**

### Stati generali M5S Dalila Nesci: «Basta picconare, serve una rifondazione»

«Non si può ricostruire una casa dal tetto senza sapere se le fondamenta tengono ancora». Così la deputata del M5S commenta la mozione diffusa da Alessandro Di Battista.

**GIULIANO SANTORO  
PAGINA 7**

### Mps Derivati «maledetti». Condannati a 6 anni Profumo e Viola

La sentenza di primo grado del tribunale di Milano. I reati contestati a due manager: false comunicazioni sociali e aggiotaggio. Sott'accusa i bilanci 2012-15 della banca toscana.

**RICCARDO CHIARI  
PAGINA 8**



# Il grande balzo

L'allestimento di un reparto ospedaliero di terapia intensiva foto di Marco Alpozzi/LaPresse

Record di contagi e raddoppio dei decessi. Oltre 160 mila tamponi. L'Istituto superiore di sanità lancia l'allarme: «L'epidemia è ora in una fase acuta». Picco di positivi a Milano. Sette le regioni più colpite. La Campania chiude le scuole per 15 giorni. Azzolina contro De Luca **pagine 2,3**

### VOTO POSTALE Tutti gli imbrogli del presidente



■ False urne repubblicane, milizie che controllano il voto e altre ignobili pratiche - tutte legali - che il trumpismo ha messo in campo per sconfiggere il suo peggior nemico, il voto per corrispondenza. Ma in 15 milioni lo hanno già fatto, scaldando il cuore dei dem. **CATUCCI, ZANINI A PAGINA 13**

### Presidenziali Usa Attenti ai «successi» di Trump in politica estera

**GIAN GIACOMO MIGONE**  
L'attentato in corso alla democrazia statunitense, promosso dalla presidenza di Donald Trump sotto gli occhi del mondo, non deve oscurare i successi, purtroppo destinati ad essere duraturi, della sua politica estera.  
— segue a pagina 19 —

**all'interno**

### Calabria Muore Jole Santelli tra 2 mesi si torna al voto

**SILVIO MESSINETTI PAGINA 6**

### Bruxelles I 27 spazientiti: Brexit, scarsi progressi

**ANNA MARIA MERLO PAGINA 10**

### Thailandia La stretta, attivisti dalla piazza al carcere

**EMANUELE GIORDANA PAGINA 12**

### EUROPA/RUSSIA Navalny e Wagner: sanzioni Ue a Mosca



■ La Ue sanziona Mosca per il caso Navalny. Nella lista uno dei bracci destri di Putin e il direttore dell'intelligence. Colpito anche Yevgeny Prigozhin, lo «chef» del presidente, accusato di essere a capo di Wagner, l'agenzia di foreign fighter attiva in Medio Oriente e Africa. **COLOMBO A PAGINA 10**

### Lele Corvi



**LELE CORVI**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1) G/04/C/02/231/03  
01016  
9 7710323 2135303





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COVID-19 N° 286 ITALIA  
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45€ - ART. 2 COM. 26/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 16 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 1,20

**La battaglia**  
Il piano di Napoli per ribaltare lo 0-3 di Torino «Forza maggiore»  
Pino Taormina a pag. 18



**I personaggi**  
Il virus e i miti sportivi Pellegrini in lacrime la rabbia di Vale Rossi  
Bruno Majorano a pag. 19



**Il caso Juve**  
Spadafora attacca Ronaldo «Ha violato il protocollo»  
A pag. 19



## Scuole e feste, lo stop di De Luca

► Boom di contagi: 1127 ma solo 72 con sintomi. Allarme ospedali: reparti pieni, mancano medici e infermieri Didattica a distanza anche all'università fino al 30 ottobre, chiusi gli asili. Le cerimonie solo con i conviventi

**Maschere e ritardi**  
I DOVERI  
DEI CITTADINI  
E DEL GOVERNO

Alessandro Campi

Il modo migliore per deprimere ancora di più gli italiani, per aumentarne le insicurezze e i patemi d'animo, consisteva nel minacciarli di dover trascorrere le vacanze di Natale chiusi in casa, senza poter vedere parenti e amici. Detto, fatto. La voce già circolava, suffragata dallo scienziato di turno che proprio non sa rinunciare all'ennesima intervista.

Continua a pag. 39

**Noi e la seconda ondata**  
LA NOSTRA VITA  
SENZA FARE  
PROGRAMMI

Mario Ajello

È saltata la Pasqua, ma si sapeva. Ci siamo regalati Ferragosto, e abbiamo sbagliato. Ma ora c'è Natale dietro l'angolo. O forse non c'è. E devo prenotare in montagna o ai tropici oppure come dice Crisanti staremo tutti chiusi in un tristissimo ritorno al passato in lockdown, senza neppure lo svago di un mercatino sotto l'albero? Sotto questa escalation di contagi non solo non si può programmare a medio termine ma neanche a brevissimo.

Continua a pag. 38

**Il reportage** Il primo giorno della serrata



### Arzano, barricate anti-lockdown

Valentino Di Giacomo

Ad Arzano non si entra e non si esce o, almeno, non è possibile farlo in automobile. Ma la cittadina è già una polveriera: proteste e barricate contro la decisione assunta dalla commissione prefettizia di imporre forti restrizioni.

A pag. 5

Le storie

Il vescovo, l'impiegato e il medico tra i nuovi morti non solo anziani

Di Fiore a pag. 4

Gennaro Di Biase, Antonio Menna, Luigi Roano ed Elena Romanazzi alle pagg. 2 e 3

**Il piano della Regione**

Campania, blocco ricoveri servono altri 700 posti letto

Ettore Mautone a pag. 4

**L'intervista** Alessandra Ghisleri

«Gli italiani più insicuri ora che nei mesi di chiusura»

Gigi Di Fiore a pag. 8



**Il caso Tamponi, Esercito pronto a dare assistenza**

### Caos trasporti l'idea di requisire i bus turistici

I mezzi privati (con indennizzo) in aiuto dei comuni per ridurre l'affollamento durante gli orari di punta

Servono più corse, più mezzi pubblici, maggiore disponibilità di bus perché il contagio avviene sui mezzi affollati. Ecco perché si sta ipotizzando di requisire bus turistici (visto che il turismo è sostanzialmente fermo) per metterli a disposizione degli enti locali.

Di Giacomo a pag. 8

**Il personaggio**

Santelli, il coraggio della politica contro la malattia

Ajello a pag. 11

**Il film di Michele Placido**

Sul set di Scarmacio-Caravaggio il pittore rockstar gira per Napoli



Alessandra Farro a pag. 17

**CAPSULE O PONTI STACCATI?**

**PONTEFIX®**  
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO

da FIMO IN FARMACIA [www.fimosrl.it](http://www.fimosrl.it)

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL 25/04/2008





# Il Messaggero



21€ € 1,40\* ANNO 142 - N° 288 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 16 Ottobre 2020 • S. Margherita

IL GIORNALE DEL MATTINO

...ta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ILMESSAGGERO.IT)

**La polemica**  
**Attacchi alla premier**  
**«Troppo scollata»**  
**Finlandesi schierati**  
**con Sanna Marin**  
Pierantozzi a pag. 13



**Oggi «Stardust», film su Bowie**  
**Festa di Roma, sul red carpet**  
**a distanza il cinema che resiste**  
**«Soul» entusiasmo a metà**  
Alò e Satta alle pag. 26 e 27



**Il Messaggero**  
**Casa**  
**BILOCALE**  
[messaggerocasa.it](http://messaggerocasa.it)

**I doveri della politica**  
**Mascherine**  
**e cene a sei,**  
**ma il governo**  
**faccia il suo**

Alessandro Campi

Il modo migliore per deprimere ancora di più gli italiani, per aumentarne le insicurezze e i patemi d'animo, consisteva nel minacciarli di dover trascorrere le vacanze di Natale chiusi in casa, senza poter vedere parenti e amici. Detto, fatto.

La voce già circola insistente, suffragata dallo scienziato di turno che proprio non sa rinunciare all'ennesima intervista. È stata smentita a livello di governo, ma esattamente per questo appare paradossalmente credibile. E davvero non si capisce se tutto ciò sia allarmismo coltivato ad arte, incapacità a gestire l'abc della comunicazione nell'era digitale o se invece si tratti dell'unica forma di pedagogia civile adatta a un popolo notoriamente indisciplinato come il nostro: l'obbedienza attraverso la minaccia.

L'alternativa alla paura instillata nel corpo sociale, quella certamente preferibile in un sistema democratico e quella più coerente con la natura di quest'ultimo, sarebbe la persuasione per mezzo della parola: l'unica che possa davvero stimolare il senso del dovere individuale. Ma per percorrere questa strada non servono solo cittadini maturi e razionalisti (e tutti lo sono o lo diventano quando è in ballo la propria esistenza o salute), ma governanti autorevoli, politici convincenti, di cui ci si possa ragionevolmente fidare soprattutto nei momenti difficili.

Continua a pag. 24

## Natale a rischio lockdown Le imprese: «Meglio subito»

►Gli imprenditori: servono chiusure selettive, stop a dicembre disastroso  
Raddoppiano i morti, a Milano indice Rt a 2. E il tracciamento va in crisi

ROMA Allarme delle aziende: meglio la stretta ora che il lockdown a Natale.

Bisozzi, Mancini, Marani e Melina da pag. 2 a pag. 9

**Conte e Azzolina: Campania, atto gravissimo**  
**Strappo De Luca: scuole e atenei chiusi**  
**Zingaretti solidale: difende la sua gente**

ROMA In Campania oltre 1.100 positivi in un giorno, il governatore De Luca firma un'ordinanza che comprende anche la chiusura delle scuole e delle università

per due settimane. Al governo la mossa non piace, mentre il segretario del Pd Zingaretti comprende e si mostra solidale.  
Conti ed Evangelisti a pag. 5

**Muore Santelli, governatrice della Calabria**



**Il coraggio di Jole**  
**contro la malattia**  
**per la sua terra**

La presidente della Calabria  
Jole Santelli. Malfetano a pag. 11

**L'annuncio social di Pellegrini e Rossi: «Siamo positivi al Covid»**



**Le lacrime di Federica**  
**la rabbia di Valentino**

Federica Pellegrini e Valentino Rossi. Buffoni e Mei nello Sport

Continua a pag. 24

**Trincea Italia**  
**Le vite sospese**  
**di chi prova**  
**a convivere**  
**con il virus**

Mario Ajello

È saltata la Pasqua, ma si sapeva. Ci siamo regalati Ferragosto, e abbiamo sbagliato. Ma ora c'è Natale dietro l'angolo. O forse non c'è. Devo prenotare in montagna o ai tropici oppure come dice Crisanti staremo tutti chiusi senza neppure lo svago di un mercatino o di un assembramento sotto l'albero? Il problema è che sotto il morso di questa escalation spaventosissima di contagi non solo non si può programmare a medio termine ma neanche a brevissimo. A pag. 6

## Manovra, addio alle micro tasse su patente e atti

►Licenziamenti, il blocco resterà in vigore per le aziende che utilizzano Cig e sgravi

Luca Cifoni

«Sono decine di microtasse e balzelli minori che danno un gettito contenuto allo Stato ma spesso irritano i cittadini che le devono pagare. Nella legge di Bilancio potrebbe entrare una cancellazione di alcuni di questi tributi, come primo "assaggio" di semplificazione del sistema fiscale. Licenziamenti, arriva il blocco selettivo. A pag. 17

**Il pm: da assolvere**  
**Mps, condannati**  
**Profumo e Viola**

ROMA Sono stati condannati nonostante la richiesta del pm di assoluzione piena: sei anni ad Alessandro Profumo e Fabrizio Viola, ex presidente e amministratore delegato di Mps. Franesse a pag. 17

**L'omicidio di Carlotta**

**La sorella della stilista**  
**«Le dissi: lascialo**  
**Poi Marco l'ha uccisa»**

Claudia Guasco

Carlotta Benusiglio aveva 37 anni e amava il suo lavoro di stilista. Ma anche l'uomo sbagliato, Marco Venturi, che con la patetica scusa della gelosia per due anni - sostiene l'accusa - l'ha minacciata e picchiata. «Le avevamo detto di lasciarlo - racconta la sorella - ma lui l'ha uccisa». A pag. 16



**BILANCIO VERSO LA RIPARTENZA**  
**IL BRANNO**  
Buongiorno, Bilancio! Una sola volta l'anno nasce la nostra personale Luna nuova, evento da considerare come il capodanno di una nuova partenza, inizio o conclusione. Sarà completa stasera alle 21 e 31, ma l'effetto, anche sulle collaborazioni di noi tutti, durerà un mese circa. Armatevi del vostro proverbiale charme, andate all'attacco di nuovi successi. Auguri.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

\* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem 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 Anzusa, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50



# il Resto del Carlino

VENERDÌ 16 ottobre 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

Emilia Romagna: ieri più di 400 contagiati

**Crescono i malati gravi  
Task force anti Covid:  
visite casa per casa**

Pozzati alle pagine 14 e 15



**OGGI IN REGALO  
SPECIALE  
PENSO  
RINASCIMENTO**

**ristora**  
INSTANT DRINKS

## Inizia la Campania: scuole chiuse

Il virus ha ripreso a correre, raddoppiano i morti. L'Istituto di sanità: «Fase di nuovo acuta». Ospedali già in affanno. Allarme a Milano  
Azcolini contro De Luca: «Sbagliato penalizzare i ragazzi, va aumentato lo smart working». Il governo studia un nuovo giro di vite

Servizi  
da p. 3 a p. 11

Senato, niente voto ai 18enni

**Il Paese miope  
volta le spalle  
ai giovani**

Davide Rondoni

**A**ncora una volta un'autorità importante dice che la speranza sono i giovani. Il Presidente Mattarella lo ha fatto bene, citando il grande scrittore cattolico Bernanos, aprendo l'Anno Accademico a Macerata. Già lo fece, con toni intensi, Mario Draghi aprendo il Meeting di Rimini tre mesi fa. Quindi uno potrebbe pensare: beh, se la massima autorità politica del Paese tiene così tanto ai giovani e anche un alto esponente della finanza internazionale ci tiene, siamo a cavallo, questa è una stagione propizia per i nostri figli. E invece no, proprio no. Le cose, specie da noi, non sono rosee per nulla per i ventenni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Continua a pagina 2

**ANCHE FEDERICA PELLEGRINI E VALENTINO ROSSI POSITIVI AL COVID  
LEI SI SFOGA: «HO PIANTO TANTO». LUI: «SONO TRISTE E ARRABBIATO»**



Federica Pellegrini, 32 anni



Valentino Rossi, 41 anni

**FEDE E VALE, NO!**

Turrini e R. Galli nel QS

DALLE CITTÀ

Bologna, l'idea di Lepore

**«Usare i fondi del Recovery fund per la stazione di Isozaki»**

Rosato in Cronaca

Bologna, l'inchiesta

**Villa Inferno, i magistrati cercano altre case private**

Bianchi in Cronaca

Bologna, intervista allo scrittore

**Il ritorno di Benni «Chi governa stia tra la gente»**

Comaschi in Cronaca



Neonato abbandonato salvato da un passante

**Un vagito per la strada È la vita che vince**

Ponchia a pagina 18



'Tale e quale' taglia il traguardo delle 100 puntate

**Conti e lo show dei record «Ora vorrei imitare Dorelli»**

Berti a pagina 31

**DIFENDITI CON  
SUSTENIUM IMMUNO**

**ADULTI JUNIOR**

**PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.**

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





# IL SECOLO XIX



VENERDÌ 16 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 246, COMMA 20, B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

**L'ALLENATORE ROSSOBLÙ SENZA 17 GIOCATORI**  
**Maran: «Noi in lotta col virus**  
**Ma il Genoa non si arrende mai»**

SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 42 E 43



**STOP PER ROSSI E LA NUOTATRICE**  
**Anche i campioni si ammalano**  
**Federica Pellegrini e Vale positivi**

L'ARTICOLI / PAGINA 43



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 13
Economia - Marittimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Arte	Pagina 36
Cinema-Tv	Pagina 35-41
Sport	Pagina 42

DE LUCA ANNUNCIA: LEZIONI SOSPENSE FINO AL 30 OTTOBRE. LA MINISTRA AZZOLINA: DECISIONE GRAVE. IN UN GIORNO 8 MILA POSITIVI, ALLARME DELL'ISS

## Covid, Regioni in trincea Scuole chiuse in Campania

Liguria, si dei medici di famiglia ai tamponi negli studi. Zone rosse a Genova, potenziati gli ospedali

I contagi in Italia continuano a crescere - ieri sono stati registrati 8 mila positivi - e le Regioni, in qualche caso, ordinano misure più restrittive del decreto governativo. Il presidente della Campania, De Luca, ha deciso per esempio di chiudere le scuole fino al 30 ottobre. Un provvedimento che è stato però duramente criticato dalla ministra Azzolina: «È sbagliato». In Liguria la Regione ha raggiunto un accordo con i medici di famiglia per fare tamponi negli studi. A Genova i circoli restano aperti.

SERVIZI / PAGINE 2-7

ROLLI



I GENOVESI E IL SOVRAFFOLLAMENTO NEI TRASPORTI

**SUL BUS DELLA LINEA 35**

Elisoa Moretti Clementi

«In troppi a bordo e nessuno controlla. Così ci si ammalano»

L'ARTICOLI / PAGINA 6

**SUL TRENO DA BUSALLA**

Daniilo D'Anna

«Pigiati nei vagoni ma per noi pendolari non c'è alternativa»

L'ARTICOLI / PAGINA 6

SEGNIDI TEMPI

PEPPINO ORTOLEVA

**SIAMO PRECIPITATI DI NUOVO NELL'INCERTEZZA**

Quello che nel clima di questi giorni colpisce di più, nel nostro Paese come nel resto d'Europa, è il diffuso disorientamento. Questa confusione, questo non sapere bene che cosa stia succedendo, e non capire realmente come comportarsi, potrebbe causare dei danni forse inferiori rispetto a quelli prodotti dal Covid alle persone colpite, e a quelli subiti dall'economia, ma la sua incidenza psicologica e sociale potrebbe alla lunga farsi sentire pesantemente. Cerchiamo di ragionare sulle cause di un simile disorientamento. Prima di tutto, la confusione nasce naturalmente dall'incertezza di fronte a una malattia della quale dopo quasi un anno dai primi casi riconosciuti si sa ancora decisamente troppo poco.

SEDEE / PAGINA 13



**L'ambasciatore di Francia: insieme per riaprire il Tenda**

La strada tra Breil e l'Italia (Afp). Christian Masset, ambasciatore di Francia in Italia, oggi sarà a Genova MENDINI / PAGINA 9

L'ECONOMIA



Francesco Guido, ad di Banca Carige

**Carige scommette su imprese, retail e consulenze**

Gilda Ferrari

Diciotto filiali Imprese (di cui 4 in Liguria) dedicate a 10 mila società e 26 filiali Private (di cui 14 in Liguria, 10 a Genova) per consulenze di alto livello focalizzate su 12 mila nuclei di clienti per 8 miliardi di attività. Da gennaio Carige riorganizza la rete commerciale: sarà redistribuita su 25 aree Retail più 4 aree Private e 2 aree Imprese che coordineranno le filiali.

L'ARTICOLI / PAGINA 15

**Mps, Profumo e Viola condannati a sei anni «Sentenza sbagliata»**

Gianluca Paolucci

Alessandro Profumo e Fabrizio Viola condannati a sei anni per i bilanci di Mps. Più l'interdizione per 5 anni dai pubblici uffici e 2 anni dagli incarichi aziendali. La sentenza di primo grado del tribunale di Milano arriva a sorpresa, nel pomeriggio, dopo che la procura aveva prima chiesto l'archiviazione e poi, nel dibattimento avviato dopo l'imputazione coatta decisa della procura generale, l'assoluzione per i due ex manager dell'istituto e per l'ex presidente del collegio sindacale, Paolo Salvadori (condannato a tre anni e sei mesi). «Sono davvero sorpreso dalla sentenza del Tribunale di Milano. - ha detto Profumo - Sorpreso e amareggiato. Ricorrerò in appello».

PAOLUCCI / PAGINA 16

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

BUONGIORNO

Forse non conoscete Billie Eilish. Forse l'avete conosciuta in questi giorni per le foto in cui appare sovrappeso e per cui s'è presa insulti intercontinentali. Io la conosco da qualche tempo grazie ai miei figli. Billie ha diciotto anni, è una cantante spuntata da chissà quale precipizio dell'anima - o del marketing, dicono quelli che la sanno lunga - e canta buone canzoni. Ha una voce sgorgante placida dall'abisso del dolore, e decine di milioni di adolescenti e preadolescenti la ascoltano intonare la solitudine, la depressione, l'angoscia, tutta la casistica dell'irreparabilità del destino («morire, dormire, niente altro. E dire che col sonno mettiamo fine alla sofferenza nel cuore»). Molti genitori sono sgomenti all'idea dei loro figli ipnotizzati dai grandi occhi crepuscolari di Billie e dalla

La nostra Billie | MATTIA FELTRI  
una arte afflitta. Non era nei progetti. Il mondo occidentale ha allestito per i più piccoli un carnevale di addobbi, cartoni animati pirotecnici, giovani star del pop saltellante e ottimistico, social della spensierata balordaggine. Come se gli adulti volessero tenerli il più possibile nel lato luminoso della vita, ed escludessero che invece il lato oscuro lo hanno già incontrato e li ha paralizzati: noi tutti abbiamo pensato alla morte da subito, e ora ne siamo immemori. Quando ero ragazzino, e non disponevo delle vastità di internet, mi credevo un matto in mezzo alla festa e fu l'incontro casuale con un disco dei catacumbi Joy Division a farmi capire che non ero sbagliato, ma solo spaventato e muto come gli altri. Quanto mi sarebbe servita, prima, una Billie consolante come la verità. —

**Benucci**  
Gruppo Immobiliare  
Compravendite  
Esecuzioni Forzate  
Via Pisacane, 98r  
16129 Genova  
Tel. 010/5811957  
**Benucci**  
Gruppo Agenzie  
dal 1969  
Pratiche Automablistiche  
Riscuote - Amministrative  
Assicurazioni tutti i anni  
FILIALE: GE-Centro  
FILIALE: GE-Sampierdarena  
FILIALE: GE-Campi





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Superbonus 110%**  
Ape convenzionale per dimostrare il doppio salto di classe energetica

**Fisco**  
Da oggi riparte l'invio delle cartelle Sbloccati anche i pignoramenti



Luca Rollino  
— a  
pagina 34

Lovечchio e Cimmarusti  
— a  
pagina 30



**Buona Spesa Italia!**

FTSE MIB 19065,44 -2,77% | SPREAD BUND 10Y 133,00 +9,70 | €/€ 1,1698 -0,44% | BRENT DTD 40,42 -1,46% | Indici&Numeri → PAGINE 40-43

## Edilizia, lo smart working nella Pa blocca fino al 30% dei permessi

**PRODUTTIVITÀ**

**Effetto Covid sull'attività degli uffici: in nove mesi a Roma un crollo del 47%**

L'assessore di Verona Segala: il problema è l'accesso agli atti non del tutto digitalizzato

Edizione chiusa in redazione alle 22

Nei primi nove mesi la media mensile dei permessi di costruire, il titolo edilizio per eccellenza, ha accusato una flessione del 30% (da 266 a 198 permessi), a Roma si arriva a un picco di -47%. Sono i numeri che emergono da una prima fotografia sugli effetti di Covid e smart working sull'attività della pubblica amministrazione nel settore dell'edilizia: a Genova -25%, impatto ridotto a Milano. L'assessore di Verona Segala: il problema è l'accesso agli atti non del tutto digitalizzato.

Pierotti e Santilli — a pag. 3



**Cassese**  
«Pa, chi dice che funziona come prima vive su Urano»

Ieri a Mattino24 l'intervista a Sabino Cassese, docente alla Laiss

Simone Spetia — a pag. 3

**3,6**

**Liquidità**  
Simest: arriva il manager per gli aiuti alle imprese

Da gennaio le domande di finanziamenti agevolati sono state 11.445 per 3,6 miliardi

Celestina Dominelli — a pag. 5

PANORAMA

BANCHE

**Monte dei Paschi, Profumo e Viola condannati a sei anni per semestrale 2015**



Il Tribunale di Milano ha condannato in primo grado a sei anni di reclusione con una multa di 2,6 milioni ciascuno gli ex vertici di Mps, Alessandro Profumo (attuale ad di Leonardo) e Fabrizio Viola, rispettivamente presidente e ad, per le accuse di agiotaggio e false comunicazioni sociali in relazione alla prima semestrale 2015 della banca senese. Il collegio di difesa parla di «sentenza sbagliata» e prepara il ricorso in appello. La società Leonardo fa sapere che per Profumo la condanna non impatta sull'attuale incarico. — a pagina 20

IL CARTEGGIO

**LA SAPIDA IRONIA NELLE LETTERE DEL BANCHIERE CUCCIA**

di Natalino Irti — a pagina 27

CASSAZIONE

**Giornalisti, la pensione è cumulabile senza vincoli**

L'Inps deve consentire il cumulo senza limiti tra pensione di anzianità e reddito, in modo analogo a quanto previsto per l'assicurazione generale obbligatoria dell'Inps. Lo stabilisce l'ordinanza 21270/2020 della Corte di cassazione. — a pagina 35

## L'emergenza sanitaria ipotoca metà dei fondi Conte cerca la sintesi

**MANOVRA**

Questa sera terzo vertice di maggioranza: tensioni su cartelle e licenziamenti

L'ombra dei contagi covid sulla manovra: tra proroga Cig, conferma del bonus sicurezza, rifinanziamenti a sanità e scuola e nuovi aiuti per turismo e ristorazione, le misure obbligate dalla crisi impegnano quasi metà del

la dotare di deficit aggiuntivo da 23 miliardi per il 2021. Senza contare la lista della spesa dei ministeri e il pressing dei partiti. Alla vigilia dell'approdo in Cdm del documento programmatico di bilancio e della prima griglia della manovra, la quadra è lontana: questa sera terza puntata del vertice di maggioranza. A creare tensioni c'è anche l'annuncio dello stop al blocco dei licenziamenti, che rimarrebbe solo per le imprese che utilizzeranno la Cig per l'emergenza. Scontro sullo stop alle cartelle. Rogari e Trovati — a pag. 2

LA CRISI E IL MERCATO

**Occorre un fondo di fondi per ricapitalizzare le imprese**

di Innocenzo Cipolletta — a pagina 2

IL SUCCESSO ALLA GOLDEN WEEK



Lusso Covid-Free. La Golden week cinese ha accelerato la ripresa dello shopping nei grandi mall dove molti brand made in Italy hanno boutique monomarca

**Lusso e moda, il made in Italy riprende quota in Cina**

Terminata la grande paura del dopo covid, in Cina le vendite di moda e beni di lusso tornano a prendere quota. E in prima fila ci sono i marchi più consolidati del made in Italy, ma anche le start up. La recente Golden Week ha chiuso con acquisti pari a 200 miliardi di euro, in crescita del 4,9% sul 2019. Marta Casadei — a pag. 37

## Covid, quasi 9mila i nuovi contagiati Mercati giù per i timori di lockdown

**EMERGENZA PANDEMIA**

I tecnici: virus in fase acuta De Luca chiude le scuole Borse in rosso, Milano -2,27%

Accelera la seconda ondata di Covid-19 in tutta Europa. In Italia ieri nuovo record assoluto di contagi: secondo il bollettino del ministero della Salute in 24 ore si sono registrati 8.804 casi, i decessi raddoppiano da 43 a 83. Da record i tempi: quasi 16.500. Tra le Regioni con più contagi giornaliere la Lombardia ne ha 2.067, seguita dalla Campania con 1.127 e Piemonte con 1.033. Allarme dell'Istituto superiore di sanità (Iss): «Accelerazione dell'epidemia, ormai entrata in una fase acuta». Il governatore della Campania De Luca chiude scuole primarie e secondarie fino a fine ottobre. La ministra Azzolina: decisione gravissima. Tensioni anche sui mercati internazionali. Le Borse ieri hanno chiuso con il segno meno per i timori di nuovi lockdown e della recessione. Giù anche le quotazioni del petrolio. — Servizi da pagine 6-11 con l'intervista ad Alberto Follà

L'INCHIESTA

**Solo 9mila tracciatori, più difficile fermare il virus**

Bartoloni e Monaci — a pagina 8

ALL'ESTERO

**Germania in trincea: evitare la diffusione esponenziale**

Roberta Miraglia — a pagina 10

IL MONITOR INTESA SANPAOLO

**Distretti, nell'export alimentare il Sud corre più del Nord**

di Luca Orlando

L'effetto covid si vede ed è pesante anche sulle vendite all'estero dei distretti industriali italiani. Nel primo semestre dell'anno in corso il calo dell'export è del 20%, secondo i dati del Monitor di Intesa Sanpaolo. Ma ci sono anche un paio di sorprese: la tenuta in genere del settore agroalimentare che anzi mette a segno un piccolo balzo del 5%. E poi, sempre in questo

comparto, la forza del Sud che in molti distretti - Campania e Sicilia in primis - sorpassa le performance del Nord. Spiccano in particolare i casi del distretto di Napoli del caffè e quello dell'ortofrutta di Catania. Al Nord tengono il distretto piemontese del cioccolato e quello di Parma della lavorazione dei salumi e latticini che segna l'incremento assoluto più elevato. — a pagina 14

**Innovation Day.** Il Record del Sole 24 Ore ieri ha fatto tappa in Sicilia e Sardegna. Sicilia e Sardegna, l'innovazione attira le imprese Amadore e Madeddu — a pag. 18



**DA DOMANI**  
Arriva la guida per costruire e gestire la pensione su misura  
In edicola al prezzo di 12,90 euro oltre al quotidiano Intervento del presidente Isist G.C. Biagiardo — a pag. 26



**Quanto rendono le polizze di assicurazione degli italiani**

— domani con il Quotidiano



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 16 ottobre 2020  
Anno LXXVI - Numero 286 - € 1,20  
Santa Margherita Maria Alacoque

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](http://www.iltempo.it)  
e-mail: [direzione@iltempo.it](mailto:direzione@iltempo.it)

Il presidente della Campania chiude le scuole, il ministro dell'Istruzione si infuria e fornisce dati falsi sui contagi  
Ma anche gli altri governatori sostengono che sia Lucia il vero ostacolo a frenare la diffusione dei positivi al virus



## Figuraccia del'Azzolina con De Luca



Scomparsa a 51 anni la Santelli, Governatrice della Calabria

### Ciao Jole, amata da tutti Pera: «Mi è stata maestra»



De Leo a pagina 8

DI FRANCO BECHIS

Il Governatore della Campania Vincenzo De Luca ha chiuso per 15 giorni le scuole di ogni ordine e grado. Il ministro dell'Istruzione, Lucia Azzolina, si è infuriata: «decisione gravissima, sbagliata e inopportuna». Sempre lei sostiene che in Campania solo lo 0,075% dei contagi è nato a scuola, e il dato sarebbe addirittura inferiore a quello della media nazionale: 0,080%. De Luca risponde che solo ieri in Campania (...)

Segue a pagina 3

DI FRANCESCO STORAGE

Ancora una volta sotto i riflettori va Lucia Azzolina, che non perde occasione per distinguersi nel creare problemi. Difficile dire se anche da lei possa dipendere la «soluzione De Luca» con la chiusura di scuole e università in Campania, ma appare sempre più evidente che l'ostacolo principale a una soluzione della questione trasporti e del connesso rischio Covid sia proprio la ministra dell'Istruzione. (...)

Segue a pagina 2

La lettera di un ristoratore disperato

Basta terrorismo psicologico  
Inizio lo sciopero della fame

a pagina 5

Scambio di corpi a Prima Porta

Riesumano la salma  
ma nella bara non c'è  
il nonno morto

Ossino a pagina 17

La Divina in lacrime sui social

Positivi anche la Pellegrini  
e Valentino Rossi



Pieretti a pagina 29

**la S TORACIATA**

Giuseppe Conte odia i suoi parenti e non li vuole vedere tra Natale e Capodanno

**I gioielli di Moira Orfei**

Asta Speciale:  
Giovedì, 29 ottobre 2020,  
ore 18:30

Esposizione Gioielli / Mostra Fotografica:  
8 - 28 ottobre, dal lunedì al venerdì  
10:00 - 18:00

Piazza del Monte di Pietà 32/A, Roma

Catalogo disponibile online sul sito:  
[affide.it](http://affide.it)

**Affide**

**Il diario**  
di Maurizio Costanzo

Sono ormai molte le storie relative al Covid 19. Certamente clamorosa è quella riguardante un cittadino dominicano, residente a Vercelli, che, tornando in città dopo una vacanza, ha trasmesso il contagio a 126 persone, andando prima in aereo, poi in piscina e, infine, in discoteca. Pare che sul volo di ritorno in Italia ci fosse un passeggero infetto che ha cominciato col contagiare tutti. Da qui, il dominicano che ha fatto il suo. Le norme relative al Covid 19 sono molte e personalmente non ho ben compreso perché nessuno si sia accorto per tempo di questo focolaio che stava esplodendo.

**Il diario**

**DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO**

**SUSTENIUM IMMUNO**

ADULTI JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

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



befinance.it

**Be**

TAX CLAIMS

acquisto crediti fiscali

**Mentre tutto il mondo è economicamente sconvolto dal Covid, il pil della Cina crescerà quest'anno del 2,5%**

Carlo Valentini a pag. 2

befinance.it

**Be**

TAX CLAIMS

acquisto crediti fiscali

www.italiaoggi.it

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**IO IL MIO 110% QUOTIDIANO**

**Superbonus, l'intervento più gettonato è il cappotto, seguito dai condizionatori**

a pag. 28

## Sindaci e revisori non revocabili

Chi è stato nominato nelle srl prima della proroga biennale introdotta dal dl Rilancio resta al suo posto. E quando l'incarico scade andrà rinnovato

Il revisore legale nominato nella srl anteriormente alla proroga biennale dei termini inserita lo scorso luglio con la legge n. 77/2020 non può essere revocato per giusta causa. Non è altresì ammissibile omettere per un anno la nomina di sindaci o revisori se l'incarico triennale degli stessi vada a concludersi con l'assemblea che approva il bilancio relativo al 2020. È quanto si legge nel documento della Fondazione nazionale dei commercialisti.

De Angelis-Bozza a pag. 25

### Ricolfi: sul Covid il governo ha dormito. Doveva agire tre mesi fa. Ora è troppo tardi



Sulla lotta al Covid abbiamo preso un grande abbaglio. Altro che modello italiano da seguire. Se guardiamo al bilancio complessivo in termini di morti e di caduta del pil, su 37 società avanzate solo quattro hanno avuto più morti per abitante di noi. Luca Ricolfi, sociologo, docente di Analisi dei dati dell'Università di Torino, presidente della Fondazione Humo, con *ItaliaOggi* smentisce cifre e smentisce affermazioni che hanno preso piede nella comunicazione di massa. Per esempio sui tamponi. E indica «i cinque peccati capitali del governo» nel combattere l'epidemia. Ora, dice Ricolfi, «il neo-lockdown che verrà non potrà che aggravare i costi per l'economia».

Ricolfi a pag. 7

GOVERNATRICE CALABRIA

**La scomparsa di Jole Santelli, una presidente nuova per il Sud**

Albanese a pag. 5

LAVORO

**Liberalizzata la somministrazione a termine della manodopera**

Cirotti a pag. 32

CANDIDATURE PAPABILI

**Giulia Bongiorno favorita del cdx per la scalata al Campidoglio**

Antonella a pag. 11

BELT&ROAD INITIATIVE

**Ice porterà il Made in Italy nei supermercati Suning in Cina**

Pira a pag. 17

GIUSTIZIA

**Al via il processo telematico, sperimentale, in Cassazione**

a pag. 25

## Saranno messi sotto torchio prima gli interventi più costosi. In arrivo il portale per l'invio delle asseverazioni

### Controlli mirati sul superbonus

I controlli sul superbonus puntano ai lavori più costosi. Mentre è in fase di ultimazione il portale per l'invio delle asseverazioni, invio che potrà essere ripartito fino a tre tranches in base all'avanzamento dei lavori. E per lo stimo sulle istanze si guarda ai flussi dell'ecobonus che nel 2019 ha fatto registrare 350 mila domande e ha mosso interventi per 8,5 mld di euro. Sono le indicazioni giunte ieri da Ilaria Bertini, direttrice del dipartimento efficienza energetica di Enna.

Bertini a pag. 25

#### DIRITTO & ROVESCIO

**Jeromine Boisot, francese di Grenoble, con precedenti attività professionali in Uk e studi in Corea del Sud, si è laureato nel corso magistrale in Global business management dell'Università Cattolica di Piacenza che si tiene fortunatamente in inglese e che, per questo, ha studenti che vengono da tutto il mondo. Boisot dice: «Dopo la laurea in Francia ero alla ricerca di un'università ben classificata all'estero e così è stato facile indirizzarmi sulla Cattolica di Piacenza». Il bilancio: «Nel complesso valuto questa avventura positivamente. I nostri professori sono stati fantastici. Consiglierei a qualsiasi studente di vivere la mia stessa esperienza». Ma, parlando di Italia, Boisot non intende lavorare da noi. «Non mi piacerebbe perché la burocrazia italiana strozza qualsiasi straniero non abituato ai vostri bizantinismi. Un tema grande come una casa. Al quale i politici ligini della decrescita (da loro detti) felice non dedicano nemmeno un secondo della loro attenzione. Al voto vi è sostituito il chiacchiere».**

#### M5S E PD CONVERGERANNO SU GUIDO SARACCO (POLITECNICO)

### Comunali Torino, un rettore per il post Chiara Appendino



Guido Saracco

Sarà il rettore del Politecnico di Torino, Guido Saracco, con ogni probabilità, il nuovo sindaco di Torino. Cinquantacinque anni, dal 2018 rettore del Polito, dove si laureò con 110 e lode nel 2017, ha pubblicato con Zanichelli il volume *Chimica verde 2.0. Impariamo dalla natura come combattere il riscaldamento globale*. È stato subito «adottato» dai fratelli, e perché anche il Pd stravede per lui, ecco sul trampolino di lancio per succedere la prossima primavera a Chiara Appendino. Nel 2016 Pd e M5s arrivarono alle comunali al 59,7% e alle politiche del 2018 sfiorarono il 50%. Il centrodestra sembra quindi destinato a un difficile inseguimento.

Valentini a pag. 10

PARLA FEDERICO CAPECI

**Le generazioni disegnano la nuova mappa dei consumatori**

Capiani a pag. 16

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

**DI Rilancio - La circolare sul regime agevolato Iva sui beni anti-Coronavirus**

**Sindaci e revisori - Il documento sulla nuova disciplina degli incarichi**

**Carried interest - La risposta a interpellato dell'Agenzia delle entrate**

EFFETTO COVID

**In Germania gli smart worker vogliono detrarre anche le spese della stanza-ufficio**

Giurdina a pag. 13

MA NON SI PUÒ ASSUMERE

**Lagostena candidato al concorso Rai a settant'anni**

Pizzotta a pag. 15

MEDIA

**Ora Google entra anche nell'autodisciplina pubblicitaria**

Umbra a pag. 18

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

**CEDI I CREDITI FISCALI PER FINANZIARNE GLI INVESTIMENTI**

ACQUISTO DI RIMBORSI

● IVA ● IRES ● IRAP ● CREDITI D'IMPOSTA

06/94.81.69.05  
info@befinance.it  
befinance.it

**Be TAX CLAIMS**

Con «Il superbonus» e le altre detrazioni edilizie a € 6.000 in più con «La riforma del no profit» a € 8,50 in più

# LA NAZIONE

VENERDÌ 16 ottobre 2020  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



**CRASTAN**  
→ 1870 ←  
**100% ORZO ITALIANO**

In Toscana informazioni solo al telefono

## Focolai nei reparti di cura «Stop alle visite dei parenti»

Ulivelli a pagina 15



**ristora**  
INSTANT DRINKS

# Inizia la Campania: scuole chiuse

Il virus ha ripreso a correre, raddoppiano i morti. L'Istituto di sanità: «Fase di nuovo acuta». Ospedali già in affanno. Allarme a Milano  
Azcolini contro De Luca: «Sbagliato penalizzare i ragazzi, va aumentato lo smart working». Il governo studia un nuovo giro di vite

Servizi  
da p. 3 a p. 11

Senato, niente voto ai 18enni

## Il Paese miope volta le spalle ai giovani

Davide Rondoni

**A**ncora una volta un'autorità importante dice che la speranza sono i giovani. Il Presidente Mattarella lo ha fatto bene, citando il grande scrittore cattolico Bernanos, aprendo l'Anno Accademico a Macerata. Già lo fece, con toni intensi, Mario Draghi aprendo il Meeting di Rimini tre mesi fa. Quindi uno potrebbe pensare: beh, se la massima autorità politica del Paese tiene così tanto ai giovani e anche un alto esponente della finanza internazionale ci tiene, siamo a cavallo, questa è una stagione propizia per i nostri figli. E invece no, proprio no. Le cose, specie da noi, non sono rosee per nulla per i ventenni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Continua a pagina 2

## ANCHE FEDERICA PELLEGRINI E VALENTINO ROSSI POSITIVI AL COVID LEI SI SFOGA: «HO PIANTO TANTO». LUI: «SONO TRISTE E ARRABBIATO»



Federica Pellegrini, 32 anni



Valentino Rossi, 41 anni

## FEDE E VALE, NO!

Turrini e R. Galli nel QS

DALLE CITTÀ

Firenze

## Divieti aggirati Giovani in coda per gli alcolici Stretta di Nardella

Baldi in Cronaca

Firenze

## Paura lockdown Lunghe file davanti ai super

Conte in Cronaca

Firenze

## Rischio crimine Chiuso un bar in via Palazzuolo

Spano in Cronaca



Neonato abbandonato salvato da un passante

## Un vagito per la strada È la vita che vince

Ponchia a pagina 18



'Tale e quale' taglia il traguardo delle 100 puntate

## Conti e lo show dei record «Ora vorrei imitare Dorelli»

Berti a pagina 31

**DIFENDITI CON  
SUSTENIUM IMMUNO**



**ADULTI**      **JUNIOR**

**PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE  
DI TUTTA LA FAMIGLIA.**

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





# la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 245

Venerdì 16 ottobre 2020

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

EMERGENZA VIRUS

## Primi lockdown, tocca alla scuola

**La svolta** De Luca: "Lezioni a distanza fino al 30 ottobre in Campania". L'ira di Azzolina. Oggi possibili chiusure anche in Lombardia

**L'epidemia** Ieri 8.804 nuovi contagi e 83 morti. Il commissario Ue Reynders: "Ora l'Europa studi una strategia comune"

**I campioni** Positivi Valentino Rossi e la Pellegrini che lo annuncia in lacrime Ronaldo, polemica tra Spadafora e la Juve

di Bocci, Calandri, Ciriaco, Cito, Crosetti, D'Argenio, Del Porto, Giannoli, Ziniti e Zunino • da pagina 2 a pagina 8 e alle pagine 42 e 43

L'analisi

### Il potere del territorio

di Carlo Galli

Fra le conseguenze politiche del Covid accanto al prevalere delle logiche dell'emergenza su quelle della normalità c'è anche la territorializzazione della politica - un esempio clamoroso è quello campano.

• a pagina 33

Il giorno nero dello sport

### La bolla degli atleti non è uno scudo

di Francesco Saverio Intorcchia

Nei giorni bui del lockdown di marzo, l'immagine di alcuni giocatori del Napoli in coda al supermercato preannunciò quella che sarebbe divenuta un'evidenza: il virus avrebbe coinvolto l'intera comunità, senza distinzioni.

• a pagina 32

Altan

CE LA FAREMO??



L'intervista

### Al Otaiba "Tutti i segreti degli Accordi di Abramo"

di Maurizio Molinari



Ad alzare il velo sui retroscena degli Accordi di Abramo è l'architetto di questa intesa, Yousef Al Otaiba, ambasciatore emiratino a Washington.

• alle pagine 20 e 21

### Il nostro posto in Occidente

di Lucio Caracciolo

• a pagina 32

Il processo di Milano sui titoli derivati

### Mps, condannati a sei anni gli ex manager Profumo e Viola

Il Tribunale di Milano ha condannato a sei anni di reclusione Alessandro Profumo e Fabrizio Viola, ex presidente ed ex ad di Mps, riconoscendoli colpevoli dei reati di aggiustaggio e false comunicazioni sociali nel filone d'inchiesta relativo alla contabilizzazione come Btp dei derivati stipulati dalla banca senese.

di Bologni, Greco e Manacorda

• alle pagine 26 e 27

La corsa al Campidoglio

### Calenda, il secchione che studia da sindaco "Non sono un buonista"

di Francesco Merlo

• a pagina 17

# SCARPA

SHOP ONLINE • SCARPA.NET



## MOJITO THE ORIGINAL.

Le inchieste sulle torture

### La faccia feroce del carcere

di Luigi Manconi

La scena ha una sua cupa classicità e richiama gesti ritmi sequenze di una procedura di sopraffazione che si ripete uguale nel tempo: uomini dal volto coperto si dispongono su due file, altri uomini inermi sono sottoposti a ogni genere di percosse.

• a pagina 33

In edicola con Repubblica



### Domani Robinson e gratis un giallo di Carlo Lucarelli

Fondò il Club di Roma

### Aurelio Peccei il visionario dell'ambiente

di Luca Fraioli

Andavo a trovarlo nella sua casa romana. Aurelio Peccei mi parlava dei suoi studi sui problemi del mondo e sul futuro di tutti noi. Gianfranco Bologna ricorda così un personaggio straordinario, che ha contribuito a cambiare il modo di intendere il rapporto con il Pianeta.

• a pagina 35

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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.  
Milano - via Venezia, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicitasmanzoni.it

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

CON Giorgio Bocca € 11,90

NZ



Mazara Le mogli dei pescatori "Rapiti e abbandonati dall'Italia"

REPORTAGE DI NICCOLÒ ZANCAN - P. 13



Montepaschi Sei anni a Profumo e Viola L'ad di Leonardo: "Sorpreso e amareggiato"

GIANLUCA PAOLUCCI - P. 18

Con La Stampa Domani e domenica in regalo i libri di Lucarelli e De Cataldo

MICHELA TAMBURRINO - P. 25

BANCA DI ASTI bancadiasti.it

LA STAMPA

VENERDÌ 16 OTTOBRE 2020

bancadiasti.it

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.284 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

OLTRE 8.800 CASI, QUASI 5.000 FOCOLAI. QUARANTENA OBBLIGATORIA PER GLI ITALIANI CHE ARRIVANO IN GRAN BRETAGNA

Il virus circola, le Regioni chiudono

Mancano i tamponi, riaprono i reparti dedicati. La Campania blocca le lezioni. Dieci governatori verso il lockdown

Mezza Italia a rischio lockdown: ieri oltre 8.800 contagi su quasi 163 mila test. Dieci governatori verso la chiusura. Negli ospedali riaprono i reparti d'emergenza. La Campania sospende le lezioni fino al 30 ottobre. Lucia Azzolina: «Decisione gravissima e sbagliata». Quarantena obbligatoria per gli italiani che arrivano nel Regno Unito. SERVIZI - PP. 2-9



L'ANALISI

RESPONSABILITÀ INDIVIDUALI E COLLETTIVE

GLI OBBLIGHI DELLA NUOVA VITA SOCIALE

PAOLA SEVERINO

Fin dove può arrivare la compressione dei diritti e delle libertà personali in periodi di emergenza? E qual è il corretto equilibrio tra la limitazione di libertà costituzionalmente garantite e la tutela di diritti di pari rango? La Costituzione traccia argini ben chiari rispetto a simili forme di intervento, pur riconoscendo la possibilità di bilanciare libertà e diritti, soprattutto in fasi di particolare crisi.

CONTINUA A PAGINA 21

LA SCUOLA

COME DIFENDERE LA DIDATTICA IN PRESENZA

SCAGLIONARE GLI INGRESSI NELLE CLASSI

ANDREA GAVOSTO\*

La Campania ha di nuovo chiuso le sue scuole: è il segnale della gravità raggiunta dalla seconda ondata del Covid-19. Si può evitare che il resto del Paese segua l'esempio campano? Dobbiamo provarci. Giò che gli studenti hanno perso da marzo a settembre - in apprendimenti e socialità - è tantissimo. Una replica sarebbe un prezzo inaccettabile da pagare per questa generazione di studenti.

CONTINUA A PAGINA 21

I CONTAGI

Il Covid attacca anche Pellegrini e Rossi



EPA/PATRICK K. KOEHLER



Federica Pellegrini, 32 anni, e Valentino Rossi, 41

QUANDO UN FISICO DA ATLETA NON BASTA

IL LATO DEBOLE DEI SUPEREROI

GIULIA ZONCA

Nella settimana del campione il Covid si attacca in sequenza a Cristiano Ronaldo, Valentino Rossi e Federica Pellegrini. Comunque stia mutando a livello biologico, il virus danneggia sistemi, come succede con quelli informatici. Sceglie, sfida. - P. 28

I DIRITTI

LA PRESIDENZA ITALIANA DEL W20

CENTO MILIONI DI DONNE ALLAVORO

LINDA LAURA SABBADINI\*

La grande sfida del prossimo G20: persone, pianeta, prosperità, sanità pubblica. Potremo vincerla ma alla condizione che l'obiettivo dell'uguaglianza di genere sia perseguito da tutti i governi in tutte le sue declinazioni. L'epidemia ha colpito tutti i Paesi del G20 e l'intero mondo. L'impatto è stato pesante in termini di vite umane, di incertezza, e di forti difficoltà economiche e mancanza di lavoro. Lo scenario dell'epidemia inciderà non poco sul G20 che si terrà nel 2021. Dal primo dicembre il G20 sarà a presidenza italiana.

CONTINUA A PAGINA 21

THAILANDIA

IN PIAZZA CONTRO IL RE E LA DITTATURA

LA PRIMAVERA DEI RAGAZZI DI BANGKOK

ALESSANDRO URSIC BANGKOK



Bangkok, la protesta dei giovani

Zainetto, grembiule, e fiocco. I capelli raccolti, Ying e Noey sono venute dritte da scuola in piazza per insultare il primo ministro e pure il re che dovrebbero adorare, e rifare la Thailandia daccapo. - PP. 18-17

Italia in Giallo DOMANI IN REGALO A GIRL LIKE YOU di Carlo Lucarelli

BUONGIORNO

Forse non conoscete Billie Eilish. Forse l'avete conosciuta in questi giorni per le foto in cui appare sovrappeso e per cui s'è presa insulti intercontinentali. Io la conosco da qualche tempo grazie ai miei figli. Billie ha diciotto anni, è una cantante spuntata da chissà quale precipizio dell'anima - o del marketing, dicono quelli che la sanno lunga - e canta buone canzoni. Ha una voce sgorgante placida dall'abisso del dolore, e decine di milioni di adolescenti e preadolescenti la ascoltano intonare la solitudine, la depressione, l'angoscia, tutta la casistica dell'irreparabilità del destino («morire, dormire, niente altro. E dire che col sonno mettiamo fine alla sofferenza nel cuore»). Molti genitori sono sgomenti all'idea dei loro figli ipnotizzati dai grandi occhi crepuscolari di Billie e dalla

La nostra Billie

MATTIA FELTRI

sua arte afflitta. Non era nei progetti. Il mondo occidentale ha allestito per i più piccoli un carnevale di addobbi, cartoni animati iprotecnici, giovani star del pop saltellante e ottimistico, social della spensierata balordaggine. Come se gli adulti volessero tenerli il più possibile nel lato luminoso della vita, ed escludessero che invece il lato oscuro lo hanno già incontrato e li ha paralizzati: noi tutti abbiamo pensato alla morte da subito, e ora ne siamo immemori. Quando ero ragazzino, e non disponevo delle vastità di Internet, mi credevo un matto in mezzo alla festa e fu l'incontro casuale con un disco dei catabombali Joy Division a farmi capire che non ero sbagliato, ma solo spaventato e muto come gli altri. Quanto mi sarebbe servita, prima, una Billie consolante come la verità.

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

HERNO

**IL CALORE CI UNISCE.**



www.italgas.it

**Bologna tratta per entrare nel polo fieristico di Rimini e Vicenza**

Le due società espositive siglano un term-sheet non vincolante per portare avanti l'integrazione

**Montanari a pagina 19**

**MF**

il quotidiano dei mercati finanziari

**La moda si prepara al futuro post Brexit**

Le griffe dovranno pagare dazi del 12% per esportare in Uk

**Ferraro in MF Fashion**

Anno XXXIII n. 205  
Venerdì 16 Ottobre 2020

€2,00 *Classificatori*



**IL CALORE CI UNISCE.**



www.italgas.it

Con MF Fashion for Fashion n. 104 a €2,00 (P. 120) + € 3,00 - Con MF Magazine for Living n. 94 a €2,00 (P. 120) + € 3,00 - Specifiche n. 17 a €1,10 - 4894, 2020 abbon. - IAF L. 06 - 05 € 2,00 Period. P. 120

**COVID LA DIFFUSIONE DEL VIRUS FA PAURA AI MERCATI, CHE FIUTANO LO STOP DELLE ATTIVITÀ**

# Il lockdown lo fanno le borse

Si concretizza **l'allarme** di Merkel e l'aumento dei **contagi** in Europa spaventa i listini **Milano** la peggiore (-2,7%), seguita da Francoforte (-2,4%). Lo **spread** risale a 130 Il governo **Conte** nel weekend deciderà su **nuove misure**. Oggi riunione sulla **manovra**

**MPS, PROFUMO E VIOLA CONDANNATI A 6 ANNI. PRIVATIZZAZIONE SEMPRE PIÙ IN SALITA**

**RACCOLTI 800 MLN NEL 2020**

**Masse in aumento per la Algebris di Serra, che vuole aprire a Dublino**



**Belt & Road Initiative 3**

**Cassa Depositi ora studia il nuovo Panda Bond**

**LA CRISI DEL PALLONE**

**Agnelli: 6 mld di danni per il calcio europeo E la Roma riapre il dossier sullo stadio**



# TOGETHER TO COMPETE

Il Network di Professionisti della Consulenza Aziendale numero UNO in Italia

## JOIN US!



- Oltre **80** convegni svolti in **18** mesi
- Più di **2.500** Professionisti partecipanti
- 120** articoli pubblicati online in **15** mesi
- Oltre **80** webinar realizzati in **18** mesi
- Più di **1.000** professionisti coinvolti
- 250** Professionisti iscritti in **18** mesi

Per maggiori informazioni:  
tel +39 02 48 75 95 71 | itc@noverim.it | noverim.it



TOGETHER TO COMPETE

## Porti: Monfalcone, intesa Authority su progetto Ue emissioni

"Smooth Ports", accordo per sostenibilità con Trieste

(ANSA) - TRIESTE, 15 OTT - L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** e il Comune di Monfalcone (Gorizia) collaboreranno assieme per il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto europeo "Smooth Ports", di cui l' ente locale e il porto d' Amburgo, assieme al ministero dell' economia della Città-stato tedesca, sono i Lead partner. Un protocollo in tal senso è stato sottoscritto oggi presso la Torre del Lloyd a Trieste dal presidente dell' Authority giuliana Zeno D' Agostino e dal sindaco Anna Maria Cisint. Smooth Ports, che conta su un finanziamento comunitario di circa un milione di euro, ha varie finalità, dall' individuazione degli interventi necessari per il contenimento delle emissioni di CO2 nelle attività portuali con la riduzione del traffico stradale all' interno e all' esterno degli scali, allo snellimento delle procedure di sdoganamento delle merci, alle soluzioni Itc e di innovazione digitale, sino alla sperimentazione di carburanti alternativi. All' iniziativa partecipano, oltre a Monfalcone e Amburgo, anche l' **Autorità portuale** di Nantes-Saint Nazaire, quella del Mar Tirreno Settentrionale e la Regione di Varna (Bulgaria). "Questo accordo è importante - ha commentato D' Agostino - perché sancisce l' impegno a promuovere una comune politica di sostenibilità ambientale tra Trieste e Monfalcone. Uno dei tanti passi che stiamo costruendo assieme. Come **Autorità** di **Sistema**, infatti, dal primo giorno abbiamo creato le condizioni e la sinergia indispensabile per attrarre investimenti e creare posti di lavoro per i nostri porti e l' indotto, specie in questo difficile momento storico". Per Cisint "Monfalcone ha nel nuovo **sistema** con Trieste un' importante chance di sviluppo, che si consoliderà con gli investimenti previsti nel nuovo piano regolatore, soprattutto per quanto riguarda la piattaforma ferroviaria e l' approfondimento delle banchine. Proprio in questa prospettiva il sostegno legato a questo progetto consentirà di mettere a confronto e applicare le migliori pratiche per agire in modo innovativo sul fronte dell' efficienza e della sostenibilità". I risultati di Smooth Ports potranno incidere anche sul Piano del traffico dell' area urbana (Ptau), lo strumento di pianificazione adottato dal Comune di Monfalcone nel 2011 per regolamentare e migliorare l' accessibilità del territorio in una visione extra-municipale. L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** è anche partner Capofila del progetto Clean-Berth, co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Slovenia, e in tal senso si potranno fare opportune sinergie in particolare per quanto riguarda le analisi sulle attuali emissioni dei mezzi. (ANSA).



# Il Nautilus

Trieste

## AdSP MAO: COLLABORAZIONE CON IL COMUNE DI MONFALCONE, FIRMATO PROTOCOLLO PER MIGLIORARE LA SOSTENIBILITÀ DELLO SCALO ISONTINO

COLLABORAZIONE CON IL COMUNE DI MONFALCONE SUL PROGETTO EUROPEO SMOOTH PORTS FIRMATO OGGI UN PROTOCOLLO PER MIGLIORARE LA SOSTENIBILITÀ DELLO SCALO ISONTINO

Trieste - L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e il Comune di Monfalcone collaboreranno assieme per il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto europeo SMOOTH PORTS, di cui l' ente locale è partner e il porto d' Amburgo, assieme al ministero dell' economia della Città-stato tedesca, sono i Lead partner. Un protocollo in tal senso è stato sottoscritto oggi presso la Torre del Lloyd dal presidente dell' Authority giuliana Zeno D' Agostino e dal sindaco Anna Maria Cisint, e consentirà di sviluppare congiuntamente le attività dei rispettivi uffici in direzione di un miglioramento della sostenibilità dello scalo Isontino. Il progetto SMOOTH PORTS, che conta su un finanziamento comunitario di circa un milione di euro, ha varie finalità che vanno dall' individuazione degli interventi necessari per il contenimento delle emissioni di CO2 nelle attività portuali con la riduzione del traffico stradale all' interno e all' esterno degli scali, allo snellimento delle procedure di sdoganamento delle merci, alle soluzioni ITC e di innovazione digitale, sino alla sperimentazione di carburanti alternativi. All' iniziativa partecipano, oltre a Monfalcone e Amburgo, anche l' **Autorità portuale** di Nantes-Saint Nazaire, quella del Mar Tirreno Settentrionale e la Regione di Varna sul Mar Nero. 'Questo

accordo è importante perché sancisce l' impegno a promuovere una comune politica di sostenibilità ambientale tra Trieste e Monfalcone" - ha dichiarato il presidente Zeno D' Agostino. 'Uno dei tanti passi che stiamo costruendo assieme. Come **Autorità di Sistema**, infatti, dal primo giorno abbiamo creato le condizioni e la sinergia indispensabile per attrarre investimenti e creare posti di lavoro per i nostri porti e l' indotto, specie in questo difficile momento storico'. 'Monfalcone - ha rilevato a sua volta il sindaco Cisint - ha nel nuovo **sistema** con Trieste un' importante chance di sviluppo che si consoliderà con gli investimenti previsti nel nuovo piano regolatore, soprattutto per quanto riguarda la piattaforma ferroviaria e l' approfondimento delle banchine. Proprio in questa prospettiva il sostegno legato a questo progetto consentirà di mettere a confronto e applicare le migliori pratiche per agire in modo innovativo sul fronte dell' efficienza e della sostenibilità'. Interventi concreti in questo senso sono già individuati nell' impiego all' interno dell' area **portuale** di mezzi per la movimentazione delle merci alimentati da fonti alternative a quelle fossili e nel prevedere la possibilità di alimentazione elettrica per le navi durante la sosta nelle banchine. I risultati di SMOOTH PORTS potranno incidere anche sul Piano del traffico dell' area urbana, PTAU, lo strumento di pianificazione adottato dal Comune di Monfalcone nel 2011 per regolamentare e migliorare l' accessibilità del territorio in una visione extra-municipale, per ridurre il carico di CO2 dovuto alla concentrazione di traffico pesante cittadino e migliorare in tal modo la qualità dell' aria e l' ambiente urbano. Risultati importanti in tal senso si sono già registrati nella risoluzione del problema del trasporto delle borse sbarcate a Portorosega e trasferite via **mare** e ferrovia. L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** è anche partner Capofila del progetto CLEAN-BERTH, cofinanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Slovenia, e in tal senso si potranno fare opportune sinergie in particolare per quanto riguarda le analisi sulle attuali emissioni dei mezzi. Nell' insieme, si tratta di attività che si collocano nell' ambito della norma che prevede che le **Autorità di Sistema Portuale** redigano un vero e



proprio 'Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale', con il fine di perseguire adeguati obiettivi nella riduzione delle emissioni di CO2 definendo indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure al



## Il Nautilus

Trieste

---

fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

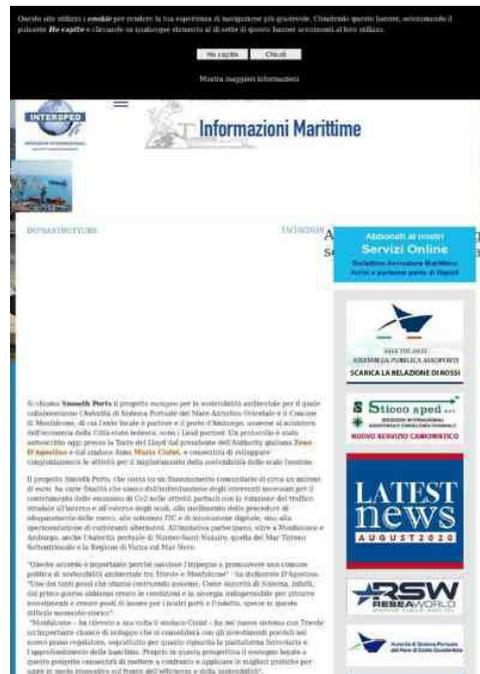
## Informazioni Marittime

Trieste

### A Monfalcone un progetto europeo per la sostenibilità ambientale in porto

*Siglato un protocollo di collaborazione tra Comune e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale*

Si chiama Smooth Ports il progetto europeo per la sostenibilità ambientale per il quale collaboreranno l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e il Comune di Monfalcone, di cui l' ente locale è partner e il porto d' Amburgo, assieme al ministero dell' economia della Città-stato tedesca, sono i Lead partner. Un protocollo è stato sottoscritto oggi presso la Torre del Lloyd dal presidente dell' Authority giuliana Zeno D' Agostino e dal sindaco Anna Maria Cisint , e consentirà di sviluppare congiuntamente le attività per il miglioramento della sostenibilità dello scalo Isontino. Il progetto Smooth Ports, che conta su un finanziamento comunitario di circa un milione di euro, ha varie finalità che vanno dall' individuazione degli interventi necessari per il contenimento delle emissioni di Co2 nelle attività portuali con la riduzione del traffico stradale all' interno e all' esterno degli scali, allo snellimento delle procedure di sdoganamento delle merci, alle soluzioni ITC e di innovazione digitale, sino alla sperimentazione di carburanti alternativi. All' iniziativa partecipano, oltre a Monfalcone e Amburgo, anche l' **Autorità portuale** di Nantes-Saint Nazaire, quella del Mar Tirreno Settentrionale e la Regione di Varna sul Mar Nero. "Questo accordo è importante perché sancisce l' impegno a promuovere una comune politica di sostenibilità ambientale tra Trieste e Monfalcone" - ha dichiarato D' Agostino. "Uno dei tanti passi che stiamo costruendo assieme. Come **Autorità di Sistema**, infatti, dal primo giorno abbiamo creato le condizioni e la sinergia indispensabile per attrarre investimenti e creare posti di lavoro per i nostri porti e l' indotto, specie in questo difficile momento storico". "Monfalcone - ha rilevato a sua volta il sindaco Cisint - ha nel nuovo **sistema** con Trieste un' importante chance di sviluppo che si consoliderà con gli investimenti previsti nel nuovo piano regolatore, soprattutto per quanto riguarda la piattaforma ferroviaria e l' approfondimento delle banchine. Proprio in questa prospettiva il sostegno legato a questo progetto consentirà di mettere a confronto e applicare le migliori pratiche per agire in modo innovativo sul fronte dell' efficienza e della sostenibilità". Interventi concreti in questo senso sono già individuati nell' impiego all' interno dell' area **portuale** di mezzi per la movimentazione delle merci alimentati da fonti alternative a quelle fossili e nel prevedere la possibilità di alimentazione elettrica per le navi durante la sosta nelle banchine. I risultati di Smooth Ports potranno incidere anche sul Piano del traffico dell' area urbana, PTAU, lo strumento di pianificazione adottato dal Comune di Monfalcone nel 2011 per regolamentare e migliorare l' accessibilità del territorio in una visione extra-municipale, per ridurre il carico di Co2 dovuto alla concentrazione di traffico pesante cittadino e migliorare in tal modo la qualità dell' aria e l' ambiente urbano. Risultati importanti in tal senso si sono già registrati nella risoluzione del problema del trasporto delle borse sbarcate a Portoro-sega e trasferite via **mare** e ferrovia. L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** è anche partner capofila del progetto Clean-Berth , co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Slovenia, e in tal senso si potranno fare opportune sinergie in particolare per quanto riguarda le analisi sulle attuali emissioni dei mezzi. Nell' insieme, si tratta di attività che si collocano nell' ambito della norma che prevede che le **Autorità di Sistema Portuale** redigano un vero e proprio "Documento di pianificazione energetica ed ambientale del **sistema portuale**", con il fine di perseguire adeguati obiettivi nella riduzione delle emissioni di Co2 definendo indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l' efficienza energetica





## Informazioni Marittime

Trieste

---

e di promuovere l' uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

## Migliorare sostenibilità dello scalo Isontino

Accordo tra AdSp e Comune sul progetto Smooth Ports

Redazione

TRIESTE Con l'intento di migliorare la sostenibilità dello scalo Isontino, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale ed il Comune di Monfalcone collaboreranno assieme per il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto europeo SMOOTH PORTS, di cui l'ente locale è partner e il porto d'Amburgo, assieme al ministero dell'economia della Città-stato tedesca, sono i Lead partner. Un protocollo in tal senso è stato sottoscritto oggi alla Torre del Lloyd dal presidente dell'Authority giuliana Zeno D'Agostino e dal sindaco Anna Maria Cisint, e consentirà di sviluppare congiuntamente le attività dei rispettivi uffici in direzione di un miglioramento della sostenibilità dello scalo Isontino. Il progetto SMOOTH PORTS, che conta su un finanziamento comunitario di circa un milione di euro, ha varie finalità che vanno dall'individuazione degli interventi necessari per il contenimento delle emissioni di CO2 nelle attività portuali con la riduzione del traffico stradale all'interno e all'esterno degli scali, allo snellimento delle procedure di sdoganamento delle merci, alle soluzioni ITC e di innovazione digitale, sino alla sperimentazione di carburanti alternativi. All'iniziativa partecipano, oltre a Monfalcone e Amburgo, anche l'Autorità portuale di Nantes-Saint Nazaire, quella del Mar Tirreno Settentrionale e la Regione di Varna sul Mar Nero. Questo accordo è importante perché sancisce l'impegno a promuovere una comune politica di sostenibilità ambientale tra Trieste e Monfalcone ha dichiarato il presidente Zeno D'Agostino. Uno dei tanti passi che stiamo costruendo assieme. Come Autorità di Sistema, infatti, dal primo giorno abbiamo creato le condizioni e la sinergia indispensabile per attrarre investimenti e creare posti di lavoro per i nostri porti e l'indotto, specie in questo difficile momento storico. Monfalcone ha rilevato a sua volta il sindaco Cisint ha nel nuovo sistema con Trieste un'importante chance di sviluppo che si consoliderà con gli investimenti previsti nel nuovo piano regolatore, soprattutto per quanto riguarda la piattaforma ferroviaria e l'approfondimento delle banchine. Proprio in questa prospettiva il sostegno legato a questo progetto consentirà di mettere a confronto e applicare le migliori pratiche per agire in modo innovativo sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità. Interventi concreti in questo senso sono già individuati nell'impiego all'interno dell'area portuale di mezzi per la movimentazione delle merci alimentati da fonti alternative a quelle fossili e nel prevedere la possibilità di alimentazione elettrica per le navi durante la sosta nelle banchine. I risultati di SMOOTH PORTS potranno incidere anche sul Piano del traffico dell'area urbana, PTAU, lo strumento di pianificazione adottato dal Comune di Monfalcone nel 2011 per regolamentare e migliorare l'accessibilità del territorio in una visione extra-municipale, per ridurre il carico di CO2 dovuto alla concentrazione di traffico pesante cittadino e migliorare in tal modo la qualità dell'aria e l'ambiente urbano. Risultati importanti in tal senso si sono già registrati nella risoluzione del problema del trasporto delle borse sbarcate a Portorosega e trasferite via mare e ferrovia. Oltre al progetto sullo scalo Isontino, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale è anche partner Capofila del progetto CLEAN-BERTH, co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Slovenia, e in tal senso si potranno fare opportune sinergie in particolare per quanto riguarda le analisi sulle attuali emissioni dei mezzi. Nell'insieme, si tratta di attività che si collocano nell'ambito della norma che prevede



che le Autorità di Sistema Portuale redigano un vero e proprio Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, con il fine di perseguire adeguati obiettivi nella riduzione delle emissioni di CO2 definendo indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.



## Monfalcone si allea con Trieste per la svolta green dello scalo isontino

Redazione

Trieste - L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** e il Comune di Monfalcone collaboreranno assieme per il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto europeo SMOOTH PORTS , di cui l' ente locale è partner e il porto d' Amburgo, assieme al ministero dell' economia della Città-stato tedesca, sono i Lead partner. Un protocollo in tal senso è stato sottoscritto oggi presso la Torre del Lloyd dal presidente dell' Authority giuliana Zeno D' Agostino e dal sindaco Anna Maria Cisint , e consentirà di sviluppare congiuntamente le attività dei rispettivi uffici in direzione di un miglioramento della sostenibilità dello scalo Isontino. Il progetto SMOOTH PORT S, che conta su un finanziamento comunitario di circa un milione di euro, ha varie finalità che vanno dall' individuazione degli interventi necessari per il contenimento delle emissioni di CO2 nelle attività portuali con la riduzione del traffico stradale all' interno e all' esterno degli scali, allo snellimento delle procedure di sdoganamento delle merci, alle soluzioni ITC e di innovazione digitale, sino alla sperimentazione di carburanti alternativi. All' iniziativa partecipano, oltre a Monfalcone e Amburgo, anche l' **Autorità**

**portuale** di Nantes-Saint Nazaire, quella del Mar Tirreno Settentrionale e la Regione di Varna sul Mar Nero. 'Questo accordo è importante perché sancisce l' impegno a promuovere una comune politica di sostenibilità ambientale tra Trieste e Monfalcone - ha dichiarato il presidente Zeno D' Agostino -. Uno dei tanti passi che stiamo costruendo assieme. Come **Autorità** di **Sistema**, infatti, dal primo giorno abbiamo creato le condizioni e la sinergia indispensabile per attrarre investimenti e creare posti di lavoro per i nostri porti e l' indotto, specie in questo difficile momento storico'. 'Monfalcone - ha rilevato a sua volta il sindaco Cisint - ha nel nuovo **sistema** con Trieste un' importante chance di sviluppo che si consoliderà con gli investimenti previsti nel nuovo piano regolatore, soprattutto per quanto riguarda la piattaforma ferroviaria e l' approfondimento delle banchine. Proprio in questa prospettiva il sostegno legato a questo progetto consentirà di mettere a confronto e applicare le migliori pratiche per agire in modo innovativo sul fronte dell' efficienza e della sostenibilità'. Interventi concreti in questo senso sono già individuati nell' impiego all' interno dell' area **portuale** di mezzi per la movimentazione delle merci alimentati da fonti alternative a quelle fossili e nel prevedere la possibilità di alimentazione elettrica per le navi durante la sosta nelle banchine. I risultati di SMOOTH PORTS potranno incidere anche sul piano del traffico dell' area urbana, PTAU , lo strumento di pianificazione adottato dal Comune di Monfalcone nel 2011 per regolamentare e migliorare l' accessibilità del territorio in una visione extra-municipale, per ridurre il carico di CO2 dovuto alla concentrazione di traffico pesante cittadino e migliorare in tal modo la qualità dell' aria e l' ambiente urbano. Risultati importanti in questa direzione si sono già registrati nella risoluzione del problema del trasporto delle borse sbarcate a Portorosega e trasferite via **mare** e ferrovia. L' AdSP è anche partner capofila del progetto CLEAN-BERTH , co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Slovenia, e in tal senso si potranno fare opportune sinergie in particolare per quanto riguarda le analisi sulle attuali emissioni dei mezzi. Di fatto, si tratta di attività che si collocano nell' ambito della norma che prevede che le AdSP redigano un vero e proprio ' Documento di pianificazione energetica ed ambientale del **sistema portuale** ', con il fine di perseguire adeguati obiettivi nella riduzione delle emissioni di CO2

**Informative**  
 Non è alcun partner internazionale di decisione, controllo o monitoraggio, bensì un semplice strumento di politica pubblica. Non è un'attività di lavoro, bensì un'attività di politica pubblica. Non è un'attività di lavoro, bensì un'attività di politica pubblica. Non è un'attività di lavoro, bensì un'attività di politica pubblica.

**Monfalcone si allea con Trieste per la svolta green dello scalo isontino**  
 15 OTTOBRE 2020 - Redazione

Trieste - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e il Comune di Monfalcone collaboreranno assieme per il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto europeo SMOOTH PORTS, di cui l'ente locale è partner e il porto d'Amburgo, assieme al ministero dell'economia della Città-stato tedesca, sono i Lead partner.

Un protocollo in tal senso è stato sottoscritto oggi presso la Torre del Lloyd dal presidente dell'Authority giuliana Zeno D'Agostino e dal sindaco Anna Maria Cisint, e consentirà di sviluppare congiuntamente le attività dei rispettivi uffici in direzione di un miglioramento della sostenibilità dello scalo Isontino.

Il progetto SMOOTH PORTS, che conta su un finanziamento comunitario di circa un milione di euro, ha varie finalità che vanno dall'individuazione degli interventi necessari per il contenimento delle emissioni di CO2 nelle attività portuali con la riduzione del traffico stradale all'interno e all'esterno degli scali, allo snellimento delle procedure di sdoganamento delle merci, alle soluzioni ITC e di innovazione digitale, sino alla sperimentazione di carburanti alternativi. All'iniziativa partecipano, oltre a Monfalcone e Amburgo, anche l'Autorità portuale di Nantes-Saint Nazaire, quella del Mar Tirreno Settentrionale e la Regione di Varna sul Mar Nero.

'Questo accordo è importante perché sancisce l'impegno a promuovere una comune politica di sostenibilità ambientale tra Trieste e Monfalcone - ha dichiarato il presidente Zeno D'Agostino -. Uno dei tanti passi che stiamo costruendo assieme. Come Autorità di Sistema, infatti, dal primo giorno abbiamo creato le condizioni e la sinergia indispensabile per attrarre investimenti e creare posti di lavoro per i nostri porti e l'indotto, specie in questo difficile momento storico'. 'Monfalcone - ha rilevato a sua volta il sindaco Cisint - ha nel nuovo sistema con Trieste un'importante chance di sviluppo che si consoliderà con gli investimenti previsti nel nuovo piano regolatore, soprattutto per quanto riguarda la piattaforma ferroviaria e l'approfondimento delle banchine. Proprio in questa prospettiva il sostegno legato a questo progetto consentirà di mettere a confronto e applicare le migliori pratiche per agire in modo innovativo sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità'. Interventi concreti in questo senso sono già individuati nell'impiego all'interno dell'area portuale di mezzi per la movimentazione delle merci alimentati da fonti alternative a quelle fossili e nel prevedere la possibilità di alimentazione elettrica per le navi durante la sosta nelle banchine. I risultati di SMOOTH PORTS potranno incidere anche sul piano del traffico dell'area urbana, PTAU, lo strumento di pianificazione adottato dal Comune di Monfalcone nel 2011 per regolamentare e migliorare l'accessibilità del territorio in una visione extra-municipale, per ridurre il carico di CO2 dovuto alla concentrazione di traffico pesante cittadino e migliorare in tal modo la qualità dell'aria e l'ambiente urbano. Risultati importanti in questa direzione si sono già registrati nella risoluzione del problema del trasporto delle borse sbarcate a Portorosega e trasferite via mare e ferrovia. L'AdSP è anche partner capofila del progetto CLEAN-BERTH, co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Slovenia, e in tal senso si potranno fare opportune sinergie in particolare per quanto riguarda le analisi sulle attuali emissioni dei mezzi. Di fatto, si tratta di attività che si collocano nell'ambito della norma che prevede che le AdSP redigano un vero e proprio 'Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale', con il fine di perseguire adeguati obiettivi nella riduzione delle emissioni di CO2

**Scopri di più e personalizza**

**Iscriviti alla newsletter**  
 Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulle tue email.

**Iscriviti**

definendo indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l' efficienza energetica e di promuovere l' uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.



## Porto Trieste: al via collaborazione con Monfalcone sul progetto europeo Smooth Ports

Firmato oggi un protocollo per migliorare la sostenibilità dello scalo isontino.

TRIESTE - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e il Comune di Monfalcone collaboreranno assieme per il raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto europeo SMOOTH PORTS, di cui l'ente locale è partner e il porto d'Amburgo, assieme al ministero dell'economia della Città-stato tedesca, sono i Lead partner. Un protocollo in tal senso è stato sottoscritto oggi presso la Torre del Lloyd dal presidente dell'Authority giuliana Zeno D'Agostino e dal sindaco Anna Maria Cisint, e consentirà di sviluppare congiuntamente le attività dei rispettivi uffici in direzione di un miglioramento della sostenibilità dello scalo Isontino. Il progetto SMOOTH PORTS, che conta su un finanziamento comunitario di circa un milione di euro, ha varie finalità che vanno dall'individuazione degli interventi necessari per il contenimento delle emissioni di CO2 nelle attività portuali con la riduzione del traffico stradale all'interno e all'esterno degli scali, allo snellimento delle procedure di sdoganamento delle merci, alle soluzioni ITC e di innovazione digitale, sino alla sperimentazione di carburanti alternativi. All'iniziativa

partecipano, oltre a Monfalcone e Amburgo, anche l'Autorità portuale di Nantes-Saint Nazaire, quella del Mar Tirreno Settentrionale e la Regione di Varna sul Mar Nero. Questo accordo è importante perché sancisce l'impegno a promuovere una comune politica di sostenibilità ambientale tra Trieste e Monfalcone" - ha dichiarato il presidente Zeno D'Agostino. Uno dei tanti passi che stiamo costruendo assieme. Come Autorità di Sistema, infatti, dal primo giorno abbiamo creato le condizioni e la sinergia indispensabile per attrarre investimenti e creare posti di lavoro per i nostri porti e l'indotto, specie in questo difficile momento storico. Monfalcone ha rilevato a sua volta il sindaco Cisint ha nel nuovo sistema con Trieste un'importante chance di sviluppo che si consoliderà con gli investimenti previsti nel nuovo piano regolatore, soprattutto per quanto riguarda la piattaforma ferroviaria e l'approfondimento delle banchine. Proprio in questa prospettiva il sostegno legato a questo progetto consentirà di mettere a confronto e applicare le migliori pratiche per agire in modo innovativo sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità. Interventi concreti in questo senso sono già individuati nell'impiego all'interno dell'area portuale di mezzi per la movimentazione delle merci alimentati da fonti alternative a quelle fossili e nel prevedere la possibilità di alimentazione elettrica per le navi durante la sosta nelle banchine. I risultati di SMOOTH PORTS potranno incidere anche sul Piano del traffico dell'area urbana, PTAU, lo strumento di pianificazione adottato dal Comune di Monfalcone nel 2011 per regolamentare e migliorare l'accessibilità del territorio in una visione extra-municipale, per ridurre il carico di CO2 dovuto alla concentrazione di traffico pesante cittadino e migliorare in tal modo la qualità dell'aria e l'ambiente urbano. Risultati importanti in tal senso si sono già registrati nella risoluzione del problema del trasporto delle borse sbarcate a Portorosega e trasferite via mare e ferrovia. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è anche partner Capofila del progetto CLEAN-BERTH, co-finanziato dal Programma di Cooperazione Transfrontaliera Interreg Italia-Slovenia, e in tal senso si potranno fare opportune sinergie in particolare per quanto riguarda le analisi sulle attuali emissioni dei mezzi. Nell'insieme, si tratta di attività che si collocano nell'ambito della norma che prevede che le Autorità di Sistema Portuale redigano un vero e proprio Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, con il fine di perseguire adeguati obiettivi nella riduzione delle emissioni di CO2 definendo indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie





Economia del Mare

**Imprese e porti, vertice in Veneto sul deficit delle infrastrutture**

*Mazzuca: «Potenzialità uniche, però manca una visione politica unitaria»*

B. Ga.

veneziana A quattro anni dall' avvio della riforma del sistema portuale italiano, a Venezia l' Autorità di Sistema Portuale veneta ha chiamato alcuni fra i soggetti chiave della logistica e dei trasporti italiani per fare il punto sullo stato dell' evoluzione amministrativa dei porti. Proprio il caso veneto ha dato il via al confronto fra Natale Mazzuca, vice presidente di Confindustria con delega all' Economia del Mare, Luigi Merlo, presidente di Federlogistica Confrtrasporto, Guido Nicolini, presidente di Confetra e **Pino Musolino**, commissario straordinario dell' AdSP dell' Adriatico Settentrionale. Qui infatti si può dire completata l' armonizzazione demaniale e operativa degli scali di Venezia e di Chioggia e ben impostata la negoziazione con i Comuni per la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema che deve definire gli obiettivi di sviluppo del cluster portuale e strutturare il Piano Regolatore di Sistema Portuale. Il confronto si è poi allargato a tutto il sistema portuale italiano, con la necessità di una tempestiva applicazione della riforma della portualità. «Confindustria ha evidenziato in modo chiaro la rinnovata e concreta attenzione per l' Economia del Mare, un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione», dice Mazzuca: «Quanto al sistema portuale italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora una visione politica unitaria». Per Luigi Merlo «occorre investire molto di più sui collegamenti ferroviari, la digitalizzazione, ma anche sull' adeguamento delle infrastrutture al cambiamento climatico, proprio come il caso Venezia insegna». Secondo **Musolino** «la riforma della portualità sarà completa se metterà a sistema gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica che risponda alle esigenze del Paese, in relazione con i mercati internazionali e nel contesto delle politiche di sviluppo infrastrutturale europee. Per questo occorre accelerare sul fronte della connessione alle reti TEN-T. Ma è soprattutto l' adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell' allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il commissario musolino

## «Utilizziamo i fondi del Recovery Fund e Next Generation»

GIANNI FAVARATO

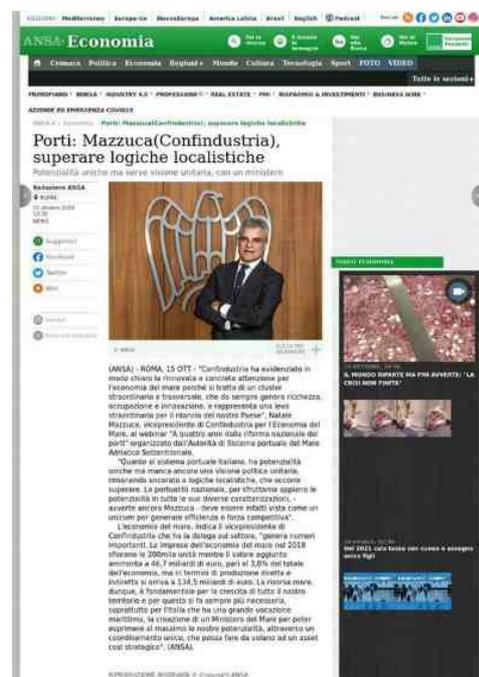
«La riforma della portualità avrà raggiunto il suo vero obiettivo se metterà finalmente a sistema gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica», ha detto ieri il commissario dell' autorità di Sistema Portuale, **Pino Musolino**, intervenendo alla videoconferenza con operatori e imprese portuali e marittime, «in collaborazione con il centro studi Cgia di Mestre, abbiamo elaborato una metodologia di analisi e pianificazione che può assicurare il reperimento delle risorse, garantendo, ad esempio, un più efficace accesso ai Fondi Recovery Fund e Next Generation dell' Unione Europea per intervenire dove serve».



## Porti: Mazzuca(Confindustria), superare logiche localistiche

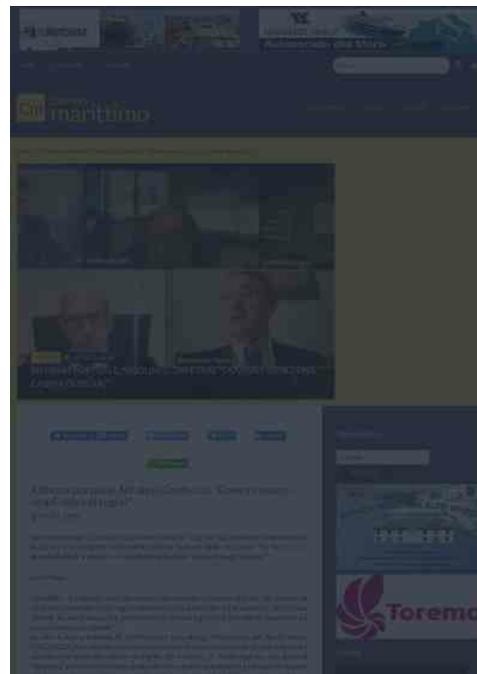
*Potenzialità uniche ma serve visione unitaria, con un ministero*

(ANSA) - ROMA, 15 OTT - "Confindustria ha evidenziato in modo chiaro la rinnovata e concreta attenzione per l' economia del **mare** perché si tratta di un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione, e rappresenta una leva straordinaria per il rilancio del nostro Paese". Natale Mazzuca, vicepresidente di Confindustria per l' Economia del **Mare**, al webinar "A quattro anni dalla riforma nazionale dei porti" organizzato dall' **Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**. "Quanto al **sistema portuale** italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora una visione politica unitaria, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale, per sfruttarne appieno le potenzialità in tutte le sue diverse caratterizzazioni, - avverte ancora Mazzuca - deve essere infatti vista come un unicum per generare efficienza e forza competitiva". L' economia del **mare**, indica il vicepresidente di Confindustria che ha la delega sul settore, "genera numeri importanti. Le imprese dell' economia del **mare** nel 2018 sfiorano le 200mila unità mentre il valore aggiunto ammonta a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale dell' economia, ma in termini di produzione diretta e indiretta si arriva a 134,5 miliardi di euro. La risorsa **mare**, dunque, è fondamentale per la crescita di tutto il nostro territorio e per questo si fa sempre più necessaria, soprattutto per l' Italia che ha una grande vocazione marittima, la creazione di un Ministero del **Mare** per poter esprimere al massimo le nostre potenzialità, attraverso un coordinamento unico, che possa fare da volano ad un asset così strategico". (ANSA).



## Riforma portuale, Nicolini (Confetra): "Doveva esserci una Cabina di regia?"

15 Oct, 2020 Riforma portuale - Comitato di gestione dell' AdSP Luigi Merlo, presidente Federlogistica, auspica a una maggiore responsabilizzazione da parte delle istituzioni : "La faccia ce la devono mettere il sindaco e il presidente di Regione, in subordine gli assessori" . Lucia Nappi LIVORNO - "La Riforma portuale doveva rappresentare un cambio di passo, per arrivare ad un sistema integrato in una logica nazionale. Tutto questo non è mai avvenuto, non si è mai arrivati ad una strategia che permettesse al sistema logistico e portuale di competere sul mercato europeo e globale". Lo dice il vice presidente di Confindustria (con delega all' Economia del Mare) Natale MAZZUCCA, intervenendo stamani al tavolo di confronto sul tema della Riforma portuale a quattro anni dalla sua entrata in vigore . Un incontro, in forma digitale, una sorta di 'tagliando' per mettere a fuoco quello che non è andato e le necessità più urgenti rispetto alla Riforma dei porti, con uno sguardo sulle prospettive per il Cluster della Logistica e dei Trasporti - Presenti le associazioni di categoria che nella loro globalità rappresentano la logistica i trasporti e i porti. Oltre a Confindustria, Guido NICOLINI presidente di Confetra e Luigi MERLO presidente Federlogistica Confrtrasporto . A fare da sfondo il Bilancio di Mandato dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, presentato, la scorsa settimana, dal commissario, Pino MUSOLINO, promotore dell' incontro . 'Un documento che vuole rispondere a tutte le sollecitazioni dal territorio e dallo scenario competitivo' sottolinea in apertura Alessandro PANARO responsabile Maritime & Energy - SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno -nel ruolo di coordinatore dell' incontro. Dice Mazzucca: 'Ci sono potenzialità ancora inesprese e una globale assenza di una visione politica strategica per il sistema dei porti' Elencando poi le note dolenti di un sistema che non funziona ancora-'procedure farraginose e complesse anche per effettuare operazioni semplici come nel caso del dragaggio, interferenze che bloccano scelte per rendere più competitivi i porti'. Pertanto ancora molta strada da fare per quanto riguarda la digitalizzazione, anche per velocizzare il transito delle merci. Le Zes sono uno snodo fondamentale per incrementare investimenti pubblici, ma necessario concludere l' iter approvativo in alcune regioni. Un altro tema da affrontare é quello delle Zone Franche che dotrebbero diventare forti attrattori di investimenti. Nicolini si sofferma sul ruolo strategico della logistica e dei porti, partendo dalla fase pandemica : 'Siamo stati chiamati a fare in modo che la logistica continuasse a lavorare per servire il Paese' - 'da questa situazione, una parte dei carrier del settore del trasporto e della logistica ne hanno beneficiato' - spiega l' inciso: 'I carrier hanno risposto al calo della domanda togliendo dal mercato capacità di stiva, con ripetuti blank sailing e ottenendo, non il crollo delle tariffe di trasporto, ma anzi' - specifica - "Una strategia che sta dando i suoi frutti, per la loro redditività'. L' altro problema che il presidente di Confetra mette in evidenza è 'il gigantismo navale , perché si concentrano, in meno giorni e in meno tempo, masse di merce da movimentare stressando tutte le strutture logistiche: porti, spedizionieri, dogane' Il peso del settore mare rappresenta il 36% degli scambi commerciali per l' Italia, per un valore nel 2019 di 249 miliardi di euro (-2,2% rispetto al 2018 si evidenziano già a fine 2019 dei segnali di rallentamento). 'In questo contesto la Riforma è diventata necessità improrogabile ' - specifica Nicolini da qui indica i principali fattori su cui intervenire. Si parte dalla necessità di avere certezza sui tempi e sulle semplificazioni (controlli doganali, codice appalto,) troppi procedimenti amministrativi che rallentano il meccanismo e fanno perdere di competitività al sistema portuale e logistico. Inoltre Nicolini auspica a elementi che consentano "maggiore





## Corriere Marittimo

Venezia

---

fiducia a chi è nominato nella Pubblica Amministrazione (...) a chi gestisce le **Autorità di sistema Portuale**, tale che sia possibile lavorare con trasparenza ed etica, ma anche con serenità" - 'I presidenti di Authority non possono rischiare ogni giorno avvisi di garanzia'. Ma l' affondo arriva su quello che nella Riforma, avrebbe dovuto essere lo strumento di confronto tra operatori e i decisori pubblici: il Tavolo dell' Organismo di partenariato - ' che di fatto non esiste' - dice - ' Doveva esserci una Cabina di Regia? "- Aggiungendo poi che la ministra dei Trasporti si era impegnata a ripristinare il Tavolo - 'aveva promesso di farlo entro settembre, auspichiamo che possano iniziare delle date entro l' anno'. Ne conviene anche il presidente di Federlogistica, Luigi Merlo , che nell' ambito del ministero di Delrio ebbe un ruolo nella stesura di parte della Riforma, 'Dare gambe e struttura a quel Tavolo, Tra tutti i temi quello del coordinamento nazionale, il più discusso e dibattuto durante la stesura della Riforma, e oggi da tutti sottolineato come elemento di necessità. Spesso i governi cambiano e, la necessità di dare continuità ad una programmazione nazionale sul tema della portualità, è condivisa da tutti'. La denuncia è quella di una mancata attuazione della Riforma. Ma attenzione, avverte Merlo, ci sono anche temi dei quali la Riforma dovrà tenere presente come i cambiamenti climatici, esemplificativo ne è il Mose, sfida importantissima. Altro tema caldo su cui si sofferma il presidente di Federlogistica è il Comitato di gestione dell' AdSp che ha al suo interno la rappresentanza di Regione ed enti locali, strumento fondamentale delle città di porto, lanciando il concetto di una maggiore responsabilizzazione da parte delle istituzioni : 'Ci deve essere la responsabilità e il lavoro comune delle istituzioni principali" - "La faccia ce la devono mettere il Sindaco e il presidente di Regione, in subordine gli assessori' . Prende la palla al balzo il commissario Musolino, che sul Comitato di gestione concorda sul tema della responsabilizzazione , facendo entrare a più alto livello le rappresentanze degli enti. Rispetto alla vicenda di Venezia commenta: 'Interpretazione esagerata della legge, per cui alcuni enti locali hanno cercato di interdire la capacità di pianificazione e sviluppo del porto, magari per logiche localistiche e non legate ai temi nazionali'- Prende la palla al balzo il commissario Musolino, che sul Comitato di gestione concorda su una maggiore responsabilizzazione facendo entrare a più alto livello le rappresentanze degli enti. Rispetto alla vicenda di Venezia commenta 'Interpretazione esagerata della legge, per il quale alcuni enti locali hanno cercato di interdire la capacità di pianificazione e sviluppo del porto, magari per logiche localistiche e non legate ai temi nazionali'. Il mondo della produzione necessita di un cambio di mentalità rispetto al comparto della logistica suggerisce Musolino -" il passaggio da un modello di economia ex-works a un modello che utilizza i propri contratti di vendita per far sviluppare la propria catena logistica potrebbe far emergere anche una serie di campioni nazionali" - Sul tema Nicolini aveva specificato il suggerimento di Confetra al Governo perchè si valutassero "delle agevolazioni per le aziende manifatturiere che decidessero di modificare la loro strategia di vendita modificando le condizioni di consegna della merce franco fabbrica. Il problema tutto italiano è che 'le merci partano e arrivino da altri porti di altri paesi e che le nostre strutture logistiche non siano utilizzate". In ultimo il commissario dell' Authority nel soffermarsi sulle caratteristiche del **sistema portuale** di Venezia e Chioggia dice: 'La Riforma doveva portare ad una managerialità, ho ritenuto che dopo un triennio fosse importante presentare un Bilancio di Mandato, per dire cosa è stato fatto con dati oggettivi".

## Riforma dei porti: a che punto siamo?

Se ne è parlato al webinar organizzato da AdSp di Venezia

Redazione

VENEZIA Dopo quattro anni dalla riforma dei porti, l'AdSp del mar Adriatico settentrionale si interroga: a che punto siamo arrivati? Ne hanno parlato questa mattina quattro rappresentanti del settore coordinati da Alessandro Panaro, responsabile maritime e energy Srm, durante il webinar organizzato proprio dall'Authority veneziana. La riforma doveva dare un cambio di passo - ha evidenziato Natale Mazzucca, vicepresidente di Confindustria con delega all'economia del mare- era buona nelle intenzioni, perchè riducendo il numero delle Autorità, voleva arrivare a un sistema integrato che seguisse una logica nazionale anziché locale. Questo purtroppo non è avvenuto per Mazzuca e sul tavolo sono rimasti molti problemi come le capacità di spesa delle Autorità portuali e le complesse procedure per effettuare anche semplici operazioni come i dragaggi. Ci sono ancora interferenze che bloccano le scelte che potrebbero rendere più competitivi i porti italiani e questo porta a dire che le finalità con cui era nata la legge restano deluse. La riforma nella sua completa attuazione -ha detto nel suo intervento Guido Nicolini, presidente di Confetra- è auspicabile e improrogabile. In questo scenario ritengo che occorra dare maggior fiducia alle persone nominate nella pubblica amministrazione, per metterle in condizione di lavorare con etica e trasparenza sì, ma anche con serenità. Questo spesso non è possibile anche a causa dell'accavallamento dei ruoli e su questo ci auguriamo l'Art possa fare chiarezza. Una vera e completa valutazione della riforma, ha chiuso Nicolini, potrà essere fatta però solo quando si arriverà alla sua vera attuazione. La cosa più difficile -interviene il presidente di Federlogistica Luigi Merlo- è riuscire a integrare il lavoro quotidiano con una visione strategica generale. Anche per esperienza personale so che fare il presidente di un'Autorità portuale è uno dei lavori più belli ma anche più complessi perchè governi un mostro dal punto di vista funzionale e operativo nella cui gestione serve una visione del mercato aperta e mondiale che si scontra con una visione localistica. A chiudere il commissario straordinario dell'AdSp Pino Musolino: Bisogna fare un tagliando ad alcuni aspetti della riforma dei porti: dopo quattro anni abbiamo cercato di capire quanti obiettivi sono stati raggiunti e quanti no, per lavorare su quelli per il futuro. Personalmente credo che dobbiamo spostare il concetto di porto da snodo logistico a cluster, cioè insieme di attività economiche attraverso cui si possa sviluppare la crescita del Paese. Per Musolino restano elementi portuali con grandi potenziali di crescita ma ancora inespressi, elementi che potrebbe servire a far crescere l'economia nazionale mettendo in rete soggetti diversi. Occorre accelerare sul fronte della connessione dei sistemi portuali alle reti Ten-T, nel caso veneto urge portare a compimento le tratte mancanti dell'AV-AC da Verona a Venezia e della tratta del Brennero. Nel contempo, le ZIs possono essere un grande acceleratore nella produzione del valore se sono messe in sinergia con le attività portuali. Ma è soprattutto l'adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell'allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza nel prossimo futuro. Qui in Veneto, in collaborazione con il centro studi CGIA di Mestre, abbiamo elaborato una metodologia di analisi e pianificazione che è totalmente replicabile negli altri porti italiani e che può assicurare al decisore politico una fotografia sempre aggiornata delle attività e dei progetti, supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e finanziarie. Sono convinto che questa matrice possa



**RIFORMA DEI PORTI**  
**Riforma dei porti: a che punto siamo?**  
 Se ne è parlato al webinar organizzato da AdSp di Venezia

**VENEZIA** - Dopo quattro anni dalla riforma dei porti, l'AdSp del mar Adriatico settentrionale si interroga: a che punto siamo arrivati? Ne hanno parlato questa mattina quattro rappresentanti del settore coordinati da Alessandro Panaro, responsabile maritime e energy Srm, durante il webinar organizzato proprio dall'Authority veneziana. La riforma doveva dare un cambio di passo - ha evidenziato Natale Mazzucca, vicepresidente di Confindustria con delega all'economia del mare- era buona nelle intenzioni, perchè riducendo il numero delle Autorità, voleva arrivare a un sistema integrato che seguisse una logica nazionale anziché locale. Questo purtroppo non è avvenuto per Mazzuca e sul tavolo sono rimasti molti problemi come le capacità di spesa delle Autorità portuali e le complesse procedure per effettuare anche semplici operazioni come i dragaggi. Ci sono ancora interferenze che bloccano le scelte che potrebbero rendere più competitivi i porti italiani e questo porta a dire che le finalità con cui era nata la legge restano deluse. La riforma nella sua completa attuazione -ha detto nel suo intervento Guido Nicolini, presidente di Confetra- è auspicabile e improrogabile. In questo scenario ritengo che occorra dare maggior fiducia alle persone nominate nella pubblica amministrazione, per metterle in condizione di lavorare con etica e trasparenza sì, ma anche con serenità. Questo spesso non è possibile anche a causa dell'accavallamento dei ruoli e su questo ci auguriamo l'Art possa fare chiarezza. Una vera e completa valutazione della riforma, ha chiuso Nicolini, potrà essere fatta però solo quando si arriverà alla sua vera attuazione. La cosa più difficile -interviene il presidente di Federlogistica Luigi Merlo- è riuscire a integrare il lavoro quotidiano con una visione strategica generale. Anche per esperienza personale so che fare il presidente di un'Autorità portuale è uno dei lavori più belli ma anche più complessi perchè governi un mostro dal punto di vista funzionale e operativo nella cui gestione serve una visione del mercato aperta e mondiale che si scontra con una visione localistica. A chiudere il commissario straordinario dell'AdSp Pino Musolino: Bisogna fare un tagliando ad alcuni aspetti della riforma dei porti: dopo quattro anni abbiamo cercato di capire quanti obiettivi sono stati raggiunti e quanti no, per lavorare su quelli per il futuro. Personalmente credo che dobbiamo spostare il concetto di porto da snodo logistico a cluster, cioè insieme di attività economiche attraverso cui si possa sviluppare la crescita del Paese. Per Musolino restano elementi portuali con grandi potenziali di crescita ma ancora inespressi, elementi che potrebbe servire a far crescere l'economia nazionale mettendo in rete soggetti diversi. Occorre accelerare sul fronte della connessione dei sistemi portuali alle reti Ten-T, nel caso veneto urge portare a compimento le tratte mancanti dell'AV-AC da Verona a Venezia e della tratta del Brennero. Nel contempo, le ZIs possono essere un grande acceleratore nella produzione del valore se sono messe in sinergia con le attività portuali. Ma è soprattutto l'adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell'allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza nel prossimo futuro. Qui in Veneto, in collaborazione con il centro studi CGIA di Mestre, abbiamo elaborato una metodologia di analisi e pianificazione che è totalmente replicabile negli altri porti italiani e che può assicurare al decisore politico una fotografia sempre aggiornata delle attività e dei progetti, supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e finanziarie. Sono convinto che questa matrice possa

migliorare anche il reperimento delle risorse, garantendo, ad esempio, un più efficace accesso ai Fondi Recovery Fund e Next Generation, e possa contribuire ad avviare una stagione di infrastrutturazione intelligente caratterizzata da una virtuosa corresponsione di quanto serve solo dove serve. In questo quadro ritenevo giusto dopo quattro anni di mandato presentare il bilancio mettendoci la faccia per poter poi essere valutato in



## Messaggero Marittimo

Venezia

---

base a dati e risultati. Si poteva fare di più come sempre, ma abbiamo anche voluto fare una sintesi perchè ci riteniamo un laboratorio e uno specchio di cosa potrebbe essere il sistema portuale in altre condizioni più favorevoli. Se riuscissimo a dimostrare -ha chiuso- che a Chioggia e Venezia, si può fare una buona portualità nonostante il contesto così complesso, possiamo dimostrare che si può fare anche in ogni contesto d'Italia.

servono agevolazioni alle imprese italiane e norme più chiare

## La logistica deve cambiare

*In questo modo le industrie tricolore sarebbero incentivate a consegnare a destinazione le produzioni, a vantaggio del comparto italiano dei trasporti*

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Costa caro all' Italia e al settore logistica la scarsa attitudine da parte delle industrie e dei produttori italiani a gestire e controllare direttamente il trasporto delle merci. Far cambiare mentalità e percezione sulla logistica ai produttori (che invece oggi la vedono più come un fastidio da evitare) creerebbe probabilmente le condizioni per un rilancio della competitività del made in Italy e per la nascita di qualche grosso player nazionale nel settore dei trasporti. Il tema è stato recentemente sollevato dal direttore generale delle Dogane, Marcello Minenna, che ha evidenziato come il 70% dell' export dall' Italia viene affidato per i trasporti a controparti estere. In Italia «non ci sono campioni nazionali in grado di intercettare quando le merci sono in uscita. In altri termini vengono a prendersi la merce presso le nostre strutture di trasformazione, produzione o distribuzione soggetti che spesso e volentieri non sono nazionali», sono state le parole di Minenna. Facile dunque immaginare quanto e quale indotto economico e occupazionale perda l' Italia. L' argomento è stato affrontato anche ieri in occasione di un webinar organizzato ieri dall' Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia. «Come Confetra abbiamo suggerito al Governo di valutare possibili agevolazioni per le aziende manifatturiere che decidessero di modificare la strategia di vendita cambiando le condizioni di consegna della merce cosiddetta franco fabbrica», ha dichiarato Guido Nicolini, presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, nel corso del webinar. «Ed è un vero problema perché, soprattutto sui prodotti finiti, sono i clienti australiani, americani o cinesi a decidere come e dove instradare le merci. E non credo assolutamente che questo possa favorire la logistica e i porti italiani». Il rischio insomma è che le merci partano e arrivino da porti di altri paesi e che le strutture logistiche tricolore non siano utilizzate e non possano essere competitive. A questo proposito, «il passaggio da un' economia che vende franco fabbrica a una che utilizza i propri contratti di vendita per sviluppare la propria catena logistica potrebbe far emergere anche una serie di campioni nazionali ancora in divenire perché il nostro sistema non sfrutta fino in fondo caratteristiche e capacità che potremmo avere», ha aggiunto **Pino Musolino**, commissario straordinario della port authority di Venezia e Chioggia. «È facile immaginare che cosa potrebbe significare lo sviluppo, magari attraverso aggregazioni, di un paio di grandi player che possano gestire molti più contratti con rese Fob, se non addirittura Cif ovvero condizioni di vendita dove gli esportatori hanno un controllo maggiore sulla catena logistica». Tutto questo secondo **Musolino** potrebbe creare ulteriore valore e reazione di economia solo ambiando la mentalità. «Magari creando, all' interno dei vari contesti internazionali e nei limiti che l' Europa ci impone, anche le condizioni normative per poter sviluppare questo tipo di economia. Una misura che quindi permetterebbe di integrare molte realtà che in questo momento sono frammentarie». (riproduzione riservata)



## AdSP Adriatico settentrionale: il cluster della logistica e trasporti sostiene la piena applicazione della riforma portuale

(FERPRESS) Venezia, 15 OTT A quattro anni dall'avvio della riforma del **sistema** portuale italiano, realizzata con l'entrata in vigore del D.Lgs 169/2016 e successivi correttivi, l'**Autorità** di **Sistema** Portuale veneta ha deciso di fare il punto sullo stato dell'arte dell'evoluzione amministrativa dei porti italiani coinvolgendo in un webinar tecnico alcuni soggetti chiave della logistica e dei trasporti in ambito nazionale. L'incontro, svoltosi stamane a distanza, ha visto il coinvolgimento di Natale Mazzuca Vice Presidente di Confindustria con delega all'Economia del Mare, Luigi Merlo Presidente di Federlogistica Confrtrasporto, Guido Nicolini Presidente di Confetra e di Pino Musolino Commissario straordinario dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale. La conversazione è stata coordinata e moderata da Alessandro Panaro Responsabile Maritime & Energy di SRM Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Il caso veneto ha offerto un utile punto di partenza per la discussione, dato che dopo oltre due anni di duro lavoro si può dire completata l'armonizzazione demaniale e operativa degli scali di Venezia e di Chioggia e ben impostata l'attività di negoziazione con le amministrazioni comunali di riferimento finalizzata alla redazione del DPSS, il Documento di Programmazione Strategica di **Sistema** che ha il compito di definire gli obiettivi di sviluppo del cluster portuale e che deve strutturare il Piano Regolatore di **Sistema** Portuale. I porti veneti, inoltre, hanno permesso di toccare il tema dell'entrata in esercizio del **sistema** MoSE. I relatori hanno riconosciuto la necessità di attivare al più presto una gestione operativa funzionante 24 ore al giorno e 365 giorni l'anno, del tutto simile a quella in servizio nei porti regolati del nord. Tale **sistema** deve permettere di riprogrammare in tempo reale il traffico marittimo in occasione di sollevamento delle paratoie, gestendo la comunicazione con tutti gli operatori portuali e contribuendo a incrementare le performance portuali. Il confronto ha presto allargato l'obiettivo a tutto il **sistema** portuale italiano. A questo proposito, i relatori hanno auspicato la tempestiva e piena applicazione della riforma della portualità sotto il profilo normativo, superando quei bug insiti nella legge stessa, laddove sono tuttora previste complicate dinamiche nei processi decisionali e dove non si attribuisce una prerogativa nazionale alla funzione portuale, non riconoscendo di conseguenza alle AdSP la potestà di risolvere conflitti tra Stato ed Enti locali e i poteri necessari per sbloccare trattative sulla definizione delle aree di interazione porto-città, o per riavviare le opere di manutenzione del demanio portuale, spesso rallentate da procedure autorizzative troppo farraginose. Confindustria ha evidenziato in modo chiaro la rinnovata e concreta attenzione per l'Economia del Mare perché si tratta di un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione, e rappresenta una leva straordinaria per il rilancio del nostro Paese. Così Natale Mazzuca, Vice Presidente di Confindustria per l'Economia del Mare. Quanto al **sistema** portuale italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora una visione politica unitaria, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale, per sfruttarne appieno le potenzialità in tutte le sue diverse caratterizzazioni, prosegue Mazzuca deve essere infatti vista come un unicum per generare efficienza e forza competitiva. L'economia del mare genera numeri importanti. Le imprese dell'economia del mare nel 2018 sfiorano le 200 mila unità mentre il valore aggiunto ammonta a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale dell'economia, ma in termini di produzione diretta e indiretta si arriva a 134,5 miliardi di euro. La risorsa mare, dunque, è fondamentale per



la crescita di tutto il nostro territorio e per questo si fa sempre più necessaria, soprattutto per l'Italia che ha una grande vocazione marittima, la creazione di un Ministero del Mare per poter esprimere al massimo le nostre potenzialità, attraverso un coordinamento unico, che



## FerPress

### Venezia

---

possa fare da volano ad un asset così strategico. Luigi Merlo Presidente di Federlogistica Confrtrasporto ha dichiarato: Bisogna dare piena attuazione alla riforma, in particolare al coordinamento nazionale. La nostra portualità per alcuni ambiti rischia di avere una sovracapacità di offerta. Occorre investire molto di più sui collegamenti ferroviari, la digitalizzazione, ma anche sull'adeguamento delle infrastrutture portuali al cambiamento climatico, proprio come il caso di Venezia ci insegna. Alla luce del nuovo picco del Coronavirus, il Presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha ribadito la richiesta di un tavolo governativo per pianificare la distribuzione di milioni di dosi di vaccino anti influenzale (17 milioni di dosi) e, probabilmente entro l'anno, anche di quello anti Covid (altri 20-30 milioni di dosi). Il nostro Paese ha detto Nicolini non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare l'utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi parrebbe un bel modo di fare **Sistema Paese** e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida. Secondo il Commissario Straordinario dell'AdSPMAS Pino Musolino: La riforma della portualità avrà raggiunto il suo vero obiettivo se metterà finalmente a **sistema** gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica che risponda alle reali esigenze dell'intero Paese, sempre in relazione con i mercati internazionali e nel contesto delle politiche di sviluppo infrastrutturale europee. Per questo motivo, occorre accelerare sul fronte della connessione dei sistemi portuali alle reti TEN-T, nel caso veneto urge portare a compimento le tratte mancanti dell'AV-AC da Verona a Venezia e della tratta del Brennero. Nel contempo, le ZLS possono essere un grande acceleratore nella produzione del valore se sono messe in sinergia con le attività portuali. Ma è soprattutto l'adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell'allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza nel prossimo futuro. Qui in Veneto, in collaborazione con il centro studi CGIA di Mestre, abbiamo elaborato una metodologia di analisi e pianificazione che è totalmente replicabile negli altri porti italiani e che può assicurare al decisore politico una fotografia sempre aggiornata delle attività e dei progetti, supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e finanziarie. Sono convinto che questa matrice possa migliorare anche il reperimento delle risorse, garantendo, ad esempio, un più efficace accesso ai Fondi Recovery Fund e Next Generation, e possa contribuire ad avviare una stagione di infrastrutturazione intelligente caratterizzata da una virtuosa corresponsione di quanto serve solo dove serve.

# Il Nautilus

Venezia

## AdSP MAS: IL CLUSTER DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI SOSTIENE LA PIENA APPLICAZIONE DELLA RIFORMA PORTUALE

*IL CLUSTER DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI SOSTIENE LA PIENA APPLICAZIONE DELLA RIFORMA PORTUALE Completamento della cornice normativa,*

Venezia- A quattro anni dall' avvio della riforma del sistema portuale italiano, realizzata con l' entrata in vigore del D.Lgs 169/2016 e successivi correttivi, l' Autorità di Sistema Portuale veneta ha deciso di fare il punto sullo stato dell' arte dell' evoluzione amministrativa dei porti italiani coinvolgendo in un webinar tecnico alcuni soggetti chiave della logistica e dei trasporti in ambito nazionale. L' incontro, svoltosi stamane a distanza, ha visto il coinvolgimento di Natale Mazzuca Vice Presidente di Confindustria con delega all' Economia del **Mare**, Luigi Merlo Presidente di Federlogistica Confraspporto, Guido Nicolini Presidente di Confetra e di **Pino Musolino** Commissario straordinario dell' **AdSP** del **Mare Adriatico Settentrionale**. La conversazione è stata coordinata e moderata da Alessandro Panaro Responsabile Maritime & Energy di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Il caso veneto ha offerto un utile punto di partenza per la discussione, dato che dopo oltre due anni di duro lavoro si può dire completata l' armonizzazione demaniale e operativa degli scali di Venezia e di Chioggia e ben impostata l' attività di negoziazione con le amministrazioni comunali di riferimento finalizzata alla redazione del DPSS, il Documento di Programmazione Strategica di Sistema che ha il compito di definire gli obiettivi di sviluppo del cluster portuale e che deve strutturare il Piano Regolatore di Sistema Portuale. I porti veneti, inoltre, hanno permesso di toccare il tema dell' entrata in esercizio del sistema MoSE. I relatori hanno riconosciuto la necessità di attivare al più presto una gestione operativa funzionante 24 ore al giorno e 365 giorni l' anno, del tutto simile a quella in servizio nei porti regolati del nord. Tale sistema deve permettere di riprogrammare in tempo reale il traffico marittimo in occasione di sollevamento delle paratoie, gestendo la comunicazione in tutti gli operatori portuali e contribuendo a incrementare le performance portuali. Il confronto ha presto allargato l' obiettivo a tutto il sistema portuale italiano. A questo proposito, i relatori hanno auspicato la tempestiva e piena applicazione della riforma della portualità sotto il profilo normativo, superando quei 'bug' insiti nella legge stessa, laddove sono tuttora previste complicate dinamiche nei processi decisionali e dove non si attribuisce una prerogativa nazionale alla funzione portuale, non riconoscendo di conseguenza alle **AdSP** la potestà di risolvere conflitti tra Stato ed Enti locali e i poteri necessari per sbloccare trattative sulla definizione delle aree di interazione porto-città, o per riavviare le opere di manutenzione del demanio portuale, spesso rallentate da procedure autorizzative troppo farraginose. 'Confindustria ha evidenziato in modo chiaro la rinnovata e concreta attenzione per l' Economia del **Mare** perché si tratta di un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione, e rappresenta una leva straordinaria per il rilancio del nostro Paese'. Così Natale Mazzuca, Vice Presidente di Confindustria per l' Economia del **Mare**. 'Quanto al sistema portuale italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora una visione politica unitaria, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale, per sfruttarne appieno le potenzialità in tutte le sue diverse caratterizzazioni, - prosegue Mazzuca - deve essere infatti vista come un unicum per generare efficienza e forza competitiva. L' economia del **mare** genera numeri importanti. Le imprese dell' economia del **mare** nel 2018 sfiorano le 200 mila unità mentre il valore aggiunto ammonta a 46,7 miliardi di euro,



pari al 3,0% del totale dell' economia, ma in termini di produzione diretta e indiretta si arriva a 134,5 miliardi di euro. La risorsa **mare**, dunque, è fondamentale per la crescita di tutto il nostro territorio e per questo si fa sempre più necessaria, soprattutto



## Il Nautilus

Venezia

---

per l' Italia che ha una grande vocazione marittima, la creazione di un Ministero del **Mare** per poter esprimere al massimo le nostre potenzialità, attraverso un coordinamento unico, che possa fare da volano ad un asset così strategico'. Alla luce del nuovo picco del Coronavirus, il Presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha ribadito la richiesta di un tavolo governativo per pianificare la distribuzione di milioni di dosi di vaccino anti influenzale (17 milioni di dosi) e, probabilmente entro l' anno, anche di quello anti Covid (altri 20-30 milioni di dosi). 'Il nostro Paese - ha detto Nicolini - non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare l' utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi parrebbe un bel modo di 'fare Sistema Paese' e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida'. Secondo il Commissario Straordinario dell' AdSPMAS **Pino Musolino**: 'La riforma della portualità avrà raggiunto il suo vero obiettivo se metterà finalmente a sistema gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica che risponda alle reali esigenze dell' intero Paese, sempre in relazione con i mercati internazionali e nel contesto delle politiche di sviluppo infrastrutturale europee. Per questo motivo, occorre accelerare sul fronte della connessione dei sistemi portuali alle reti TEN-T, nel caso veneto urge portare a compimento le tratte mancanti dell' AV-AC da Verona a Venezia e della tratta del Brennero. Nel contempo, le ZLS possono essere un grande acceleratore nella produzione del valore se sono messe in sinergia con le attività portuali. Ma è soprattutto l' adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell' allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza nel prossimo futuro. Qui in Veneto, in collaborazione con il centro studi CGIA di Mestre, abbiamo elaborato una metodologia di analisi e pianificazione che è totalmente replicabile negli altri porti italiani e che può assicurare al decisore politico una fotografia sempre aggiornata delle attività e dei progetti, supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e finanziarie. Sono convinto che questa matrice possa migliorare anche il reperimento delle risorse, garantendo, ad esempio, un più efficace accesso ai Fondi Recovery Fund e Next Generation, e possa contribuire ad avviare una stagione di infrastrutturazione intelligente caratterizzata da una virtuosa corresponsione di 'quanto' serve solo 'dove' serve'. Logistica: premiato il progetto di Regione e Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica su formazione e collaborazione tra pubblico e privato.

## Informazioni Marittime

Venezia

### Riforma portuale, cluster logistico e trasporti invoca la piena applicazione

*Il tema approfondito in un webinar organizzato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale*

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Settentrionale** ha deciso di fare il punto sullo stato dell' arte dell' evoluzione amministrativa degli scali italiani a quattro anni dall' avvio della riforma del **sistema portuale**, realizzata con l' entrata in vigore del D.Lgs 169/2016 e successivi correttivi. Un tema complesso che è stato oggetto di un confronto online, un webinar tecnico che ha coinvolto alcuni soggetti chiave della logistica e dei trasporti in ambito nazionale. L' incontro, svoltosi stamane a distanza, ha visto la partecipazione di Natale Mazzuca vice presidente di Confindustria con delega all' Economia del **Mare**, Luigi Merlo presidente di Federlogistica Conftrasporto, Guido Nicolini presidente di Confetra e di Pino Musolino commissario straordinario dell' AdSP del **Mare Adriatico Settentrionale**. La conversazione è stata coordinata e moderata da Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Il caso veneto ha offerto un utile punto di partenza per la discussione, dato che dopo oltre due anni di duro lavoro si può dire completata l' armonizzazione demaniale e operativa degli scali di Venezia e di Chioggia e ben impostata l' attività di negoziazione con le amministrazioni comunali di riferimento finalizzata alla redazione del DPSS, il Documento di Programmazione Strategica di **Sistema** che ha il compito di definire gli obiettivi di sviluppo del cluster **portuale** e che deve strutturare il Piano Regolatore di **Sistema Portuale**. I porti veneti, inoltre, hanno permesso di toccare il tema dell' entrata in esercizio del **sistema** MoSE. I relatori hanno riconosciuto la necessità di attivare al più presto una gestione operativa funzionante 24 ore al giorno e 365 giorni l' anno, del tutto simile a quella in servizio nei porti regolati del nord. Tale **sistema** deve permettere di riprogrammare in tempo reale il traffico marittimo in occasione di sollevamento delle paratoie, gestendo la comunicazione con tutti gli operatori portuali e contribuendo a incrementare le performance portuali. Il confronto ha presto allargato l' obiettivo a tutto il **sistema portuale** italiano. A questo proposito, i relatori hanno auspicato la tempestiva e piena applicazione della riforma della portualità sotto il profilo normativo, superando quei "bug" insiti nella legge stessa, laddove sono tuttora previste complicate dinamiche nei processi decisionali e dove non si attribuisce una prerogativa nazionale alla funzione **portuale**, non riconoscendo di conseguenza alle AdSP la potestà di risolvere conflitti tra Stato ed Enti locali e i poteri necessari per sbloccare trattative sulla definizione delle aree di interazione porto-città, o per riavviare le opere di manutenzione del demanio **portuale**, spesso rallentate da procedure autorizzative troppo farraginose. "Confindustria ha evidenziato in modo chiaro la rinnovata e concreta attenzione per l' Economia del **Mare** perché si tratta di un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione, e rappresenta una leva straordinaria per il rilancio del nostro Paese". Così Natale Mazzuca. "Quanto al **sistema portuale** italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora una visione politica unitaria, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale, per sfruttarne appieno le potenzialità in tutte le sue diverse caratterizzazioni, - prosegue Mazzuca - deve essere infatti vista come unicum per generare efficienza e forza competitiva. L' economia del **mare** genera numeri importanti. Le imprese dell' economia del **mare** nel 2018 sfiorano le 200 mila unità mentre il valore aggiunto ammonta a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale dell' economia, ma in termini di produzione diretta e indiretta si arriva a 134,5 miliardi di euro. La risorsa **mare**, dunque, è fondamentale





## Informazioni Marittime

### Venezia

---

per la crescita di tutto il nostro territorio e per questo si fa sempre più necessaria, soprattutto per l'Italia che ha una grande vocazione marittima, la creazione di un ministero del **Mare** per poter esprimere al massimo le nostre potenzialità, attraverso un coordinamento unico, che possa fare da volano ad un asset così strategico". Luigi Merlo ha dichiarato: "Bisogna dare piena attuazione alla riforma, in particolare al coordinamento nazionale. La nostra portualità per alcuni ambiti rischia di avere una sovracapacità di offerta. Occorre investire molto di più sui collegamenti ferroviari, la digitalizzazione, ma anche sull'adeguamento delle infrastrutture portuali al cambiamento climatico, proprio come il caso di Venezia ci insegna". Alla luce del nuovo picco del Coronavirus, Guido Nicolini ha ribadito la richiesta di un tavolo governativo per pianificare la distribuzione di milioni di dosi di vaccino anti influenzale (17 milioni di dosi) e, probabilmente entro l'anno, anche di quello anti Covid (altri 20-30 milioni di dosi). "Il nostro Paese - ha detto Nicolini - non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare l'utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi parrebbe un bel modo di 'fare **Sistema** Paese' e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida". Secondo Pino Musolino: "La riforma della portualità avrà raggiunto il suo vero obiettivo se metterà finalmente a **sistema** gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica che risponda alle reali esigenze dell'intero Paese, sempre in relazione con i mercati internazionali e nel contesto delle politiche di sviluppo infrastrutturale europee. Per questo motivo, occorre accelerare sul fronte della connessione dei sistemi portuali alle reti TEN-T, nel caso veneto urge portare a compimento le tratte mancanti dell'AV-AC da Verona a Venezia e della tratta del Brennero. Nel contempo, le ZLS possono essere un grande acceleratore nella produzione del valore se sono messe in sinergia con le attività portuali. Ma è soprattutto l'adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell'allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza nel prossimo futuro. Qui in Veneto, in collaborazione con il centro studi CGIA di Mestre, abbiamo elaborato una metodologia di analisi e pianificazione che è totalmente replicabile negli altri porti italiani e che può assicurare al decisore politico una fotografia sempre aggiornata delle attività e dei progetti, supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e finanziarie. Sono convinto che questa matrice possa migliorare anche il reperimento delle risorse, garantendo, ad esempio, un più efficace accesso ai Fondi Recovery Fund e Next Generation, e possa contribuire ad avviare una stagione di infrastrutturazione intelligente caratterizzata da una virtuosa corresponsione di 'quanto' serve solo 'dove' serve".

## IL CLUSTER DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI SOSTIENE LA PIENA APPLICAZIONE DELLA RIFORMA PORTUALE

Completamento della cornice normativa, superamento delle procedure inefficaci e introduzione di nuove metodologie di pianificazione efficace per il sistema portuale italiano. Il webinar organizzato dall' **AdSP** veneta mette a confronto Confindustria, Confetra e Federlogistica Confrtrasporto. Venezia, giovedì 15 ottobre 2020 - A quattro anni dall' avvio della riforma del sistema portuale italiano, realizzata con l' entrata in vigore del D.Lgs 169/2016 e successivi correttivi, l' Autorità di Sistema Portuale veneta ha deciso di fare il punto sullo stato dell' arte dell' evoluzione amministrativa dei porti italiani coinvolgendo in un webinar tecnico alcuni soggetti chiave della logistica e dei trasporti in ambito nazionale. L' incontro, svoltosi stamane a distanza, ha visto il coinvolgimento di Natale Mazzuca Vice Presidente di Confindustria con delega all' Economia del **Mare**, Luigi Merlo Presidente di Federlogistica Confrtrasporto, Guido Nicolini Presidente di Confetra e di **Pino Musolino** Commissario straordinario dell' **AdSP** del **Mare Adriatico Settentrionale**. La conversazione è stata coordinata e moderata da Alessandro Panaro Responsabile Maritime & Energy di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Il caso veneto ha offerto un utile punto di partenza per la discussione, dato che dopo oltre due anni di duro lavoro si può dire completata l' armonizzazione demaniale e operativa degli scali di Venezia e di Chioggia e ben impostata l' attività di negoziazione con le amministrazioni comunali di riferimento finalizzata alla redazione del DPSS, il Documento di Programmazione Strategica di Sistema che ha il compito di definire gli obiettivi di sviluppo del cluster portuale e che deve strutturare il Piano Regolatore di Sistema Portuale. I porti veneti, inoltre, hanno permesso di toccare il tema dell' entrata in esercizio del sistema MoSE. I relatori hanno riconosciuto la necessità di attivare al più presto una gestione operativa funzionante 24 ore al giorno e 365 giorni l' anno, del tutto simile a quella in servizio nei porti regolati del nord. Tale sistema deve permettere di riprogrammare in tempo reale il traffico marittimo in occasione di sollevamento delle paratoie, gestendo la comunicazione con tutti gli operatori portuali e contribuendo a incrementare le performance portuali. Il confronto ha presto allargato l' obiettivo a tutto il sistema portuale italiano. A questo proposito, i relatori hanno auspicato la tempestiva e piena applicazione della riforma della portualità sotto il profilo normativo, superando quei "bug" insiti nella legge stessa, laddove sono tuttora previste complicate dinamiche nei processi decisionali e dove non si attribuisce una prerogativa nazionale alla funzione portuale, non riconoscendo di conseguenza alle **AdSP** la potestà di risolvere conflitti tra Stato ed Enti locali e i poteri necessari per sbloccare trattative sulla definizione delle aree di interazione porto-città, o per riavviare le opere di manutenzione del demanio portuale, spesso rallentate da procedure autorizzative troppo farraginose. "Confindustria ha evidenziato in modo chiaro la rinnovata e concreta attenzione per l' Economia del **Mare** perché si tratta di un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione, e rappresenta una leva straordinaria per il rilancio del nostro Paese". Così Natale Mazzuca, Vice Presidente di Confindustria per l' Economia del **Mare**. "Quanto al sistema portuale italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora una visione politica unitaria, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale, per sfruttarne appieno le potenzialità in tutte le sue diverse caratterizzazioni, - prosegue Mazzuca - deve essere infatti vista come un unicum per generare efficienza e forza competitiva. L' economia del **mare** genera numeri importanti. Le imprese dell' economia del **mare** nel 2018



sfiorano le 200 mila unità mentre il valore aggiunto ammonta a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale dell'economia, ma in termini di produzione



## Informatore Navale

Venezia

---

diretta e indiretta si arriva a 134,5 miliardi di euro. La risorsa **mare**, dunque, è fondamentale per la crescita di tutto il nostro territorio e per questo si fa sempre più necessaria, soprattutto per l'Italia che ha una grande vocazione marittima, la creazione di un Ministero del **Mare** per poter esprimere al massimo le nostre potenzialità, attraverso un coordinamento unico, che possa fare da volano ad un asset così strategico". Luigi Merlo Presidente di Federlogistica Conftrasporto ha dichiarato: "Bisogna dare piena attuazione alla riforma, in particolare al coordinamento nazionale. La nostra portualità per alcuni ambiti rischia di avere una sovracapacità di offerta. Occorre investire molto di più sui collegamenti ferroviari, la digitalizzazione, ma anche sull'adeguamento delle infrastrutture portuali al cambiamento climatico, proprio come il caso di Venezia ci insegna". Alla luce del nuovo picco del Coronavirus, il Presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha ribadito la richiesta di un tavolo governativo per pianificare la distribuzione di milioni di dosi di vaccino anti influenzale (17 milioni di dosi) e, probabilmente entro l'anno, anche di quello anti Covid (altri 20-30 milioni di dosi). "Il nostro Paese - ha detto Nicolini - non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare l'utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi parrebbe un bel modo di 'fare Sistema Paese' e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida". Secondo il Commissario Straordinario dell'AdSPMAS **Pino Musolino**: "La riforma della portualità avrà raggiunto il suo vero obiettivo se metterà finalmente a sistema gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica che risponda alle reali esigenze dell'intero Paese, sempre in relazione con i mercati internazionali e nel contesto delle politiche di sviluppo infrastrutturale europee. Per questo motivo, occorre accelerare sul fronte della connessione dei sistemi portuali alle reti TEN-T, nel caso veneto urge portare a compimento le tratte mancanti dell'AV-AC da Verona a Venezia e della tratta del Brennero. Nel contempo, le ZLS possono essere un grande acceleratore nella produzione del valore se sono messe in sinergia con le attività portuali. Ma è soprattutto l'adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell'allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza nel prossimo futuro. Qui in Veneto, in collaborazione con il centro studi CGIA di Mestre, abbiamo elaborato una metodologia di analisi e pianificazione che è totalmente replicabile negli altri porti italiani e che può assicurare al decisore politico una fotografia sempre aggiornata delle attività e dei progetti, supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e finanziarie. Sono convinto che questa matrice possa migliorare anche il reperimento delle risorse, garantendo, ad esempio, un più efficace accesso ai Fondi Recovery Fund e Next Generation, e possa contribuire ad avviare una stagione di infrastrutturazione intelligente caratterizzata da una virtuosa corresponsione di 'quanto' serve solo 'dove' serve". VIDEO.

## Il cluster della logistica e dei trasporti sostiene la piena applicazione della riforma portuale

Completamento della cornice normativa, superamento delle procedure inefficaci e introduzione di nuove metodologie di pianificazione efficace per il sistema portuale italiano. Il webinar organizzato dall' **AdSP** veneta mette a confronto Confindustria, Confetra e Federlogistica Confrtrasporto. Venezia, 15 ottobre 2020 - A quattro anni dall' avvio della riforma del sistema portuale italiano, realizzata con l' entrata in vigore del D.Lgs 169/2016 e successivi correttivi, l' Autorità di Sistema Portuale veneta ha deciso di fare il punto sullo stato dell' arte dell' evoluzione amministrativa dei porti italiani coinvolgendo in un webinar tecnico alcuni soggetti chiave della logistica e dei trasporti in ambito nazionale. L' incontro, svoltosi stamane a distanza, ha visto il coinvolgimento di Natale Mazzuca Vice Presidente di Confindustria con delega all' Economia del **Mare**, Luigi Merlo Presidente di Federlogistica Confrtrasporto, Guido Nicolini Presidente di Confetra e di **Pino Musolino** Commissario straordinario dell' **AdSP** del **Mare Adriatico Settentrionale**. La conversazione è stata coordinata e moderata da Alessandro Panaro Responsabile Maritime & Energy di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Il caso veneto ha offerto un utile punto di partenza per la discussione, dato che dopo oltre due anni di duro lavoro si può dire completata l' armonizzazione demaniale e operativa degli scali di Venezia e di Chioggia e ben impostata l' attività di negoziazione con le amministrazioni comunali di riferimento finalizzata alla redazione del DPSS, il Documento di Programmazione Strategica di Sistema che ha il compito di definire gli obiettivi di sviluppo del cluster portuale e che deve strutturare il Piano Regolatore di Sistema Portuale. I porti veneti, inoltre, hanno permesso di toccare il tema dell' entrata in esercizio del sistema MoSE. I relatori hanno riconosciuto la necessità di attivare al più presto una gestione operativa funzionante 24 ore al giorno e 365 giorni l' anno, del tutto simile a quella in servizio nei porti regolati del nord. Tale sistema deve permettere di riprogrammare in tempo reale il traffico marittimo in occasione di sollevamento delle paratoie, gestendo la comunicazione con tutti gli operatori portuali e contribuendo a incrementare le performance portuali. Il confronto ha presto allargato l' obiettivo a tutto il sistema portuale italiano. A questo proposito, i relatori hanno auspicato la tempestiva e piena applicazione della riforma della portualità sotto il profilo normativo, superando quei "bug" insiti nella legge stessa, laddove sono tuttora previste complicate dinamiche nei processi decisionali e dove non si attribuisce una prerogativa nazionale alla funzione portuale, non riconoscendo di conseguenza alle **AdSP** la potestà di risolvere conflitti tra Stato ed Enti locali e i poteri necessari per sbloccare trattative sulla definizione delle aree di interazione porto-città, o per riavviare le opere di manutenzione del demanio portuale, spesso rallentate da procedure autorizzative troppo farraginose. "Confindustria ha evidenziato in modo chiaro la rinnovata e concreta attenzione per l' Economia del **Mare** perché si tratta di un cluster straordinario e trasversale, che da sempre genera ricchezza, occupazione e innovazione, e rappresenta una leva straordinaria per il rilancio del nostro Paese". Così Natale Mazzuca, Vice Presidente di Confindustria per l' Economia del **Mare**. "Quanto al sistema portuale italiano, ha potenzialità uniche ma manca ancora una visione politica unitaria, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale, per sfruttarne appieno le potenzialità in tutte le sue diverse caratterizzazioni, - prosegue Mazzuca - deve essere infatti vista come un unicum per generare efficienza e forza competitiva. L' economia del **mare** genera numeri importanti. Le imprese dell' economia del **mare** nel 2018 sfiorano le 200 mila unità mentre il valore aggiunto ammonta a 46,7 miliardi di euro, pari al 3,0% del totale dell'





## Sea Reporter

Venezia

---

diretta e indiretta si arriva a 134,5 miliardi di euro. La risorsa **mare**, dunque, è fondamentale per la crescita di tutto il nostro territorio e per questo si fa sempre più necessaria, soprattutto per l'Italia che ha una grande vocazione marittima, la creazione di un Ministero del **Mare** per poter esprimere al massimo le nostre potenzialità, attraverso un coordinamento unico, che possa fare da volano ad un asset così strategico". Luigi Merlo Presidente di Federlogistica Conftrasporto ha dichiarato: "Bisogna dare piena attuazione alla riforma, in particolare al coordinamento nazionale. La nostra portualità per alcuni ambiti rischia di avere una sovracapacità di offerta. Occorre investire molto di più sui collegamenti ferroviari, la digitalizzazione, ma anche sull'adeguamento delle infrastrutture portuali al cambiamento climatico, proprio come il caso di Venezia ci insegna". Alla luce del nuovo picco del Coronavirus, il Presidente di Confetra, Guido Nicolini, ha ribadito la richiesta di un tavolo governativo per pianificare la distribuzione di milioni di dosi di vaccino anti influenzale (17 milioni di dosi) e, probabilmente entro l'anno, anche di quello anti Covid (altri 20-30 milioni di dosi). "Il nostro Paese - ha detto Nicolini - non ha mai sostenuto un simile sforzo distributivo, in tale ambito, e sento il dovere di segnalare l'utilità di un qualche tavolo di coordinamento e di raccordo tecnico operativo che coinvolga gestori degli hub logistici, rappresentanze degli operatori, istituzioni. Mi parrebbe un bel modo di 'fare Sistema Paese' e prepararsi, in maniera serena ma strutturata e pianificata, a questa importante sfida". Secondo il Commissario Straordinario dell'AdSPMAS **Pino Musolino**: "La riforma della portualità avrà raggiunto il suo vero obiettivo se metterà finalmente a sistema gli scali italiani, permettendone una pianificazione organica che risponda alle reali esigenze dell'intero Paese, sempre in relazione con i mercati internazionali e nel contesto delle politiche di sviluppo infrastrutturale europee. Per questo motivo, occorre accelerare sul fronte della connessione dei sistemi portuali alle reti TEN-T, nel caso veneto urge portare a compimento le tratte mancanti dell'AV-AC da Verona a Venezia e della tratta del Brennero. Nel contempo, le ZLS possono essere un grande acceleratore nella produzione del valore se sono messe in sinergia con le attività portuali. Ma è soprattutto l'adozione di una programmazione scientifica delle attività portuali e dell'allocazione delle risorse che potrebbe fare la differenza nel prossimo futuro. Qui in Veneto, in collaborazione con il centro studi CGIA di Mestre, abbiamo elaborato una metodologia di analisi e pianificazione che è totalmente replicabile negli altri porti italiani e che può assicurare al decisore politico una fotografia sempre aggiornata delle attività e dei progetti, supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e finanziarie. Sono convinto che questa matrice possa migliorare anche il reperimento delle risorse, garantendo, ad esempio, un più efficace accesso ai Fondi Recovery Fund e Next Generation, e possa contribuire ad avviare una stagione di infrastrutturazione intelligente caratterizzata da una virtuosa corresponsione di 'quanto' serve solo 'dove' serve".

## Shipping Italy

Venezia

### "Cambiare mentalità logistica alle industrie italiane sulla resa di vendita Ex-works"

La scarsa attitudine da parte delle industrie e dei produttori italiani a gestire e controllare direttamente il trasporto delle merci costa caro all'Italia e al comparto della logistica. Far cambiare mentalità e percezione sulla logistica ai produttori (che invece oggi la vedono più come un fastidio da evitare) creerebbe probabilmente le condizioni per un rilancio della competitività del made in Italy e per la nascita di qualche grosso player nazionale nel settore dei trasporti. Questo tema era stato recentemente sollevato dal direttore generale delle Dogane, Marcello Minenna, che aveva evidenziato come il 70% dell'export dall'Italia viene affidato per i trasporti a controparti estere. In Italia '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' erano state le parole di Minenna. Facile immaginare quanto e quale indotto economico e occupazionale il nostro Paese perda. L'argomento è stato affrontato anche ieri in occasione di un webinar organizzato ieri dall'Autorità di sistema portuale di Venezia e

Chioggia in occasione del quale il presidente della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, Guido Nicolini, ha detto: "Come Confetra abbiamo suggerito al Governo di valutare delle possibili agevolazioni per le aziende manifatturiere che decidessero di modificare la loro strategia di vendita modificando le condizioni di consegna della merce 'franco fabbrica'. Purtroppo questo è un problema perché, soprattutto sui prodotti finiti, è il cliente australiano, americano o cinese che decide come e dove instradare le merci e non credo sia assolutamente una cosa che possa favorire la logistica e i porti italiani". Il rischio è che "le merci partano e arrivino da altri porti di altri paesi e che le nostre strutture logistiche non siano utilizzate e non possano essere competitive". **Pino Musolino**, commissario straordinario della port authority di Venezia e Chioggia sul tema ha aggiunto: "Il passaggio da un' economia che vende Ex-works (franco fabbrica, ndr) a una che utilizza che utilizza i propri contratti di vendita per far sviluppare la propria catena logistica potrebbe far emergere anche una serie di campioni nazionali che ancora non sono lì perché il nostro sistema non sfrutta fino in fondo le caratteristiche e le capacità che vorremmo avere. Pensate a cosa potrebbe significare sviluppare, magari attraverso aggregazioni, un paio di grandi player che possano gestire molti più contratti con rese Fob, se non addirittura Cif (condizioni di vendita dove l'esportatore ha un controllo maggiore sulla catena logistica, ndr)". Tutto questo secondo **Musolino** "potrebbe creare ulteriore valore e reazione di economia solo ambiando la mentalità. Magari creando anche le condizioni normative all'interno dei contesti internazionali, nei limiti che l'Europa ci impone, per poter sviluppare questo tipo di economia che quindi integrerebbe molte realtà che in questo momento sono frammentarie".



## Il Mose resiste alla bora prima volta senza sirene E oggi si replica (forse)

*In mare 140 cm, mezzo metro in laguna: la città resta all' asciutto*

Alberto Zorzi

VENEZIA Il 3 ottobre c' era lo scirocco, che ha gonfiato la marea fino a quota 132 centimetri. Ieri è stata la volta della bora, le cui raffiche a 70/80 chilometri l' ora hanno spinto l' acqua verso Chioggia sia fuori dal mare (in bocca di porto si è raggiunto un picco di 144 centimetri alle 9.10, 140 a Malamocco e 135 al Lido), che dentro il «catino-laguna», chiuso dalle dighe del Mose: mentre a Venezia l' acqua è scesa sotto il mezzo metro, lasciando la città all' asciutto, a Chioggia si è toccato un picco di 91 centimetri. «Abbiamo avuto un test con entrambi i venti - ha commentato soddisfatto il super-commissario del Mose Elisabetta Spitz -. Oggi abbiamo avuto la prova che le dighe servono tantissimo, perché Chioggia avrebbe avuto molti danni». «E' la seconda dimostrazione che il sistema funziona - ha esultato il sindaco Luigi Brugnaro - ora dobbiamo iniziare a occuparci della conca di navigazione e della partecipazione di Comune e Regione alla nuova Autorità per la laguna, ora lontana dalla città». La «seconda volta» dell' opera ha funzionato bene come la prima. «Piazza San Marco bagnata solo dalla pioggia e il Mose nella tempesta», ha postato su Facebook il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone, allegando una doppia, simbolica, foto. E quell' ansia della «prima» di 13 giorni fa pare già divenuta quasi normalità, tanto che ora la discussione si sposta su quando e come chiudere. Per esempio già oggi, dopo che ieri il Centro maree del Comune di Venezia ha rivisto la previsione portandola da 120 a 130 centimetri, proprio la quota a cui - secondo il protocollo di «sollevamento in emergenza» - si dà il via alla procedura di chiusura. «Decideremo a mezzanotte, stiamo capendo come cambieranno i venti», ragionava Spitz in serata. Sui social, però, già ieri qualcuno si lamentava del fatto che il famoso sms che il Centro maree invia a migliaia di cittadini iscritti per allertarli sull' acqua alta, contenesse solo al mattino la certezza della chiusura del Mose. Per domani invece la previsione è rimasta a 110 centimetri: una quota che invaderà piazza San Marco e i preziosi pavimenti del nartece della Basilica per venti centimetri, dato che le dighe non saranno alzate. Ieri mattina per la prima volta in città non sono state suonate le sirene per avvisare i residenti dell' emergenza. «Perché dovevano?», la secca risposta di Ca' Farsetti. Le operazioni sono iniziate un' ora prima del previsto, alle 7.07: da un lato per la forte bora, dall' altro perché le attese navi in entrata e uscita hanno anticipato il passaggio. La decisione dell' ultima ora era stata quella di chiudere prima le bocche di Lido e Chioggia rispetto a Malamocco, attraverso cui transitano le navi commerciali che vanno a Marghera, in modo da limitare il più possibile la chiusura del Porto: ma non è servito. Alle 8.30 le dighe erano già chiuse e la laguna era in sicurezza, sotto il controllo dei tecnici di Consorzio Venezia Nuova, Thetis e Comar. La riapertura è iniziata alle 13.40 da Chioggia, poi le altre bocche. Poco dopo le 15 è partito il convoglio delle navi dal porto, rimasto chiuso otto ore. «Stiamo lavorando in stretta collaborazione - afferma Alessandro Santi, presidente di Assoagenti -. Le chiusure sono un danno per il porto, ma stiamo cercando di limitarlo. Chiediamo però di rivedere la quota, perché ieri c' erano 50-60 centimetri e ogni centimetro di anticipo si traduce in un ritardo nella riapertura (bisogna aspettare che tra mare e laguna ci sia lo stesso livello, ndr ). L' unico brivido si è avuto a Chioggia, dove una tromba d' aria ha colpito Sottomarina, scoperciando case. Un' eco si è avuta anche nel cantiere del Mose, dove un container è volato in



acqua e una gru è caduta, colpendo peraltro il ponte radio per le comunicazioni tra le bocche, che sono quindi saltate:

---



fortunatamente si è ovviato con i cellulari.

## Le signore del Mose salvano Venezia: «Città all' asciutto anche con la bora»

Provveditore e commissario sono donne: grazie al ministro De Micheli, ci ha volute lei

Alberto Zorzi

VENEZIA Per la prima volta, da quando sono state attivate nel Dopoguerra, quel lugubre suono non si è diffuso nell' aria. Niente sirene per allertare la cittadinanza dell' arrivo di un' acqua alta potenzialmente dannosa, perché ora c' è il **Mose** a difendere Venezia. «Siamo ancora alla fase dei test», mette le mani avanti il super-commissario del **Mose** Elisabetta Spitz, ma dopo la «prima» del 3 ottobre - quando lo scirocco aveva gonfiato la marea fino a quota 132 centimetri - ieri l' enorme barriera gialla che separa la laguna di Venezia dal mare ha resistito anche alla bora con raffiche a 70/80 chilometri l' ora. Alla fine il picco in marea si è avuto alla bocca di porto di Chioggia con 144 centimetri alle 9.10, mentre in Laguna l' acqua era bassissima, da 65 centimetri è scesa sotto i 50: la città è rimasta all' asciutto, compresi i punti più bassi come piazza San Marco e la sua Basilica bizantina. Solo a Chioggia, proprio perché a dighe chiuse la laguna diventa una sorta di «catino» sensibile ai venti, la bora ha spinto l' acqua a 91 centimetri, senza però creare problemi. «Abbiamo avuto un test con entrambi i venti, sia la bora che lo scirocco - commenta soddisfatta Spitz -. Oggi (ieri per chi legge, ndr ) abbiamo avuto la prova che le dighe servono tantissimo, perché Chioggia diversamente avrebbe avuto molti danni». Ma anche San Marco, a Venezia, sarebbe finita sotto mezzo metro d' acqua. «La Piazza bagnata solo dalla pioggia e il **Mose** nella tempesta», ha postato su Facebook il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone, allegando le due foto. Spitz e Zincone sono le due donne che all' inizio dell' anno - poche settimane dopo la tragica «acqua granda» del 12 novembre scorso che arrivò a 187 centimetri (un metro a San Marco) e causò danni per decine di milioni di euro - decisero che il **Mose** sarebbe dovuto essere pronto per l' autunno, che storicamente coincide con l' arrivo delle alte maree, nonostante il cronoprogramma segnasse la consegna dell' opera per fine 2021. «Ho modificato un po' l' approccio, dando priorità alle opere necessarie per farlo funzionare», dice Spitz, 67enne architetto romano di origini asburgiche, da vent' anni manager pubblico con una lunga militanza prima al Demanio e poi a Invimit (la società di gestione del risparmio del ministero dell' Economia), che il governo ha nominato come commissario «sblocca cantieri» del **Mose**. «Ora però bisogna finire anche il resto, mancano tantissime opere ed è per questo che parliamo ancora di test», aggiunge. Zincone, un anno più giovane, è invece il primo provveditore a Venezia che non abbia in tasca una laurea da ingegnere o architetto. La sua nomina è avvenuta lo scorso dicembre, proprio negli stessi giorni di Spitz. «La cosa più bella è stata andare in piazza San Marco e vedere i negozianti e i residenti commossi e felici», ha raccontato durante il «debutto» del **Mose** del 3 ottobre. A entrambe però piace citarne una terza, di donna. «Noi siamo le esecutrici - prosegue Spitz - ma chi ha preso la decisione di affidarci questa responsabilità è stato il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Non credo che tanti altri ministri l' avrebbero fatto». Oggi, intanto, si potrebbe replicare. Il Centro maree del Comune di Venezia ieri ha rivisto la previsione, portandola da 120 a 130 centimetri, cioè proprio la quota a cui secondo gli attuali protocolli di «sollevamento





## Corriere della Sera

Venezia

---

in emergenza» si dà il via alla chiusura. «Abbiamo dimostrato per la seconda volta che il **Mose** funziona», esulta il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro. «A breve distanza dalla prima prova il **Mose**, in condizioni rese difficili dalla bora, ha mostrato efficacia e affidabilità come strumento di difesa di Venezia. Avanti dunque nel perfezionarlo, completarlo, mantenerlo e gestirlo», commenta il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, il veneziano Andrea Martella.

## Il Mose va oltre le attese asciutta anche San Marco

*'Le barriere creano una differenza di 80 centimetri tra mare aperto e laguna' Oggi si replica, prevista una marea a 125. Niente acqua in piazza e Basilica*

NICOLA MUNARO

IL VIAGGIO VENEZIA Fuori, al di là delle bocche di porto, il mare alle 10.45 era a 130 centimetri. Dentro, a Punta della Salute, l'acqua della laguna si fermava a 50: uno scalino di 80 centimetri. Dodici giorni dopo il primo vero stress test del 3 ottobre, undici mesi e tre giorni dopo la notte da tregenda del 12 novembre 2019 (che diede un'inevitabile scossa ai lavori), il **Mose**, completamente sollevato alle 8.30, ha diviso ancora le acque salvando Venezia. E così le passerelle installate per precauzione dagli operatori del Comune lungo i tratti più complicati della città, alle 11 erano già riaccatastate una sull'altra. Come se l'acqua alta fosse un problema lontano, un'ipotesi del giorno dopo. Perché ieri Venezia era all'asciutto, l'unica acqua a bagnare i masegni, quella forte della pioggia. A increspare le onde dei canali, Canal Grande su tutti, soltanto il vento. Dai vaporetto le fondamenta si vedevano innalzarsi dall'acqua come nei giorni di marea normale. Le Guglie, San Marcuola, San Stae: posti che l'acqua salmastra avrebbe sommerso ieri erano invece liberi. La marea, temuta, restava fuori dalle bocche di Porto di Lido, Malamocco e Chioggia, a infrangersi sulle barriere gialle del **Mose**. Che l'avrebbero alzato, si è saputo con certezza bollata solo mercoledì sera tanto che a Venezia è suonata la sirena d'allerta e più di qualcuno ieri mattina ha aperto la porta di casa indossando gli stivali e trovandosi di fronte l'assenza dell'acqua alta. «Il messaggio è arrivato stamattina (ieri, ndr) e abbiamo tirato un sospiro di sollievo. Qui già con 110 siamo sotto. Noi teniamo aperto in ogni caso, sempre - racconta Dino, titolare dell'Aperol bar, alla fermata di Rialto - i clienti lo sanno ed entrano con gli stivali. Ma c'è soddisfazione, va detto». Poi il dubbio assale i clienti al bancone: «Funziona, sì. Ma avranno i soldi per alzarlo ogni volta?». LA PIAZZA Come il 3 ottobre, San Marco ieri è rimasta vedova dell'acqua. Gli 80 centimetri, limite per vedere il salso spuntare dai gatoli, non sono stati raggiunti. Il narcece della basilica asciutto come se nulla stesse succedendo in mare. E anche chi ci credeva poco, alla fine si è felicemente arreso all'evidenza. Da Ortolani, sotto le Procuratie vecchie, Luca Carli sta rimuovendo le paratoie: «Con 80 centimetri di marea noi siamo chiusi - dice, mostrando il segno sul muro lasciato dai 187 centimetri del 12 novembre -. Non mi sembrava possibile, invece lo è, se lo tirano su, funziona. Adesso possiamo dire che se si fosse alzato un anno fa, Venezia non sarebbe stata sommersa». La perplessità è la stessa tra tutti gli esercenti della Piazza, fossero caffè o negozi. «Bisogna capire se lo alzano sempre. Ma visto che per due volte abbiamo avuto la certezza che funziona, speriamo ci siano sempre previsioni a 130 centimetri in modo da farlo alzare. Sì, eravamo scettici e ora non più: due volte sue due, in condizioni diverse di meteo, sono un bel test. Anche se costa una marea di soldi». «Chissà mai se ci abitueremo a questa novità, la prima volta poteva essere una casualità ora con la seconda è stato dimostrato che qualcosa è stato fatto - commenta Claudio Vernier, presidente dell'Associazione Piazza San Marco e titolare del caffè Al Todaro -. Lancio una provocazione: oggi (ieri, ndr) e il 3 ottobre la Piazza e la Basilica si sono salvate grazie al **Mose**, ma noi siamo sommersi già a 80 centimetri: allora penso che il **Mose** sia da utilizzare anche sotto gli 80 centimetri almeno finché non saranno completate le opere complementari, come l'innalzamento dell'isola marciana. Ricordiamoci che il **Mose** è fatto anche dalle opere complementari che devono essere finite, non





## Il Gazzettino

Venezia

---

soltanto dalle 78 dighe. Va però trovato anche un accordo di sistema con il Porto, chiuso ogniqualvolta le paratoie si sollevano». IL MERCATO Non solo San Marco, anche al di là del ponte di Rialto, tra l' Erbaria e la Pescaria il sospiro di sollievo è alto: «Venivamo da Sant' Erasmo in barca - racconta uno dei gestori di un banco di frutta e verdura non distante dalla fermata di Rialto Mercato - le condizioni meteo erano impressionanti. Per fortuna è stato deciso di alzarlo e a qual punto ci siamo salvati. Siamo qui a lavorare con i piedi asciutti: a 110 siamo sotto». Centodieci, appunto. Per vedere il **Mose** alzato a quel livello servirà aspettare il primo gennaio 2022, come da cronoprogramma. Intanto oggi si replica: il **Mose** sarà sollevato ancora alle 11 con le previsioni che ieri per quest' ora davano 125 centimetri sul medio mare. Nella primissima mattinata sarà fatta un' ultima valutazione delle condizioni. La parola, però, spetta al supercommissario Elisabetta Spitz e al Provveditore delle Opere pubbliche, Cinzia Zincone. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il Gazzettino

Venezia

### Mose, oggi il bis: nervi tesi al Porto

*'Ieri sera l'idea di sollevare le barriere anche stamattina con 125 centimetri alle 11.10. La conferma definitiva all'alba. Gli operatori dello scalo svegli per capire le conseguenze sul traffico. «Per noi le paratoie devono alzarsi a quota 130»*

RAFFAELLA VITTADELLO

L'EMERGENZA VENEZIA Questa mattina si replica: la notte scorsa le previsioni meteo, a distanza di dodici ore rispetto al picco previsto di oggi alle 11.10 con 125 centimetri sia a Venezia Punta della Salute, sia a Chioggia (130 secondo il Centro Maree) hanno fatto scattare una nuova allerta. Agli addetti al sollevamento delle control room e delle gallerie, che da mercoledì pomeriggio erano entrati in servizio, è arrivato nuovamente l'ordine perchè l'emergenza non era cessata. Un ordine che diventerà definitivo solo alle 5 di questa mattina, sei ore prima della massima. Una decisione, quella di azionare nuovamente le paratoie gialle, presa da commissario Elisabetta Spitz e Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone solo dopo molte simulazioni, ben conoscendo l'importanza degli interessi in gioco. Dalla possibile stanchezza dei lavoratori (che devono avere una soglia di attenzione sempre massima) alle conseguenze sull'attività portuale di un altro giorno di chiusura, per non parlare delle attività cittadine che rischiavano una nuova inondazione. In ogni caso anche il test di ieri, che ha tenuto completamente all'asciutto la città, è stato importante: era il primo con una forza di vento sostenuta, con onda in mare fino a 4 metri. E soprattutto a Chioggia - dove è crollata una gru del cantiere del Mose a causa di una tromba d'aria - si sono registrati dati interessanti, chiudendo insieme le paratoie della bocca di **porto** e quelle del babymose. IL VIA ALLE 7.07 Il via alle operazioni è stato dato alle 7.07: prime le dighe di Lido e Chioggia, per ultima quella di Malamocco, la più impegnativa per dimensioni, ma anche quella commercialmente più importante: alle 8, passata l'ultima nave - come da ordinanza della Capitaneria di **porto** - si è chiuso tutto. E la marea correva veloce. Alle 8.40 tutte le 78 barriere avevano separato completamente il mare dalla laguna. In quel momento l'acqua era a 60/65 centimetri in tutta la laguna, un po' di più a Chioggia, tra i 15 e i 20 centimetri, a causa della bora. Alle 14.15 la graduale riapertura quando l'acqua del mare e quella della laguna avevano raggiunto la stessa quota da una parte e dall'altra delle paratoie. La prima area in equilibrio è risultata Malamocco, ultima il Lido alle 15.20. I PORTUALI Gli operatori portuali ieri sera, dopo una giornata a cercare di ridurre al minimo i disagi e le perdite per i ritardi delle navi, si erano attrezzati per passare una notte in bianco in attesa della comunicazione ufficiale della nuova attivazione del Mose per oggi e della conseguente entrata in servizio della task force che ieri ha permesso di far uscire ed entrare una decina di navi commerciali: «Le prime comunicazioni per la nuova attivazione sono arrivate in maniera inaspettata e tardiva, ora stiamo a vedere» spiega Alessandro Santi, presidente di Assoagenti e coordinatore della Comunità portuale veneziana. Ieri mattina una delegazione è stata accolta nei tunnel del Mose e ha seguito di persona la movimentazione delle paratoie dalle 7:30 alle 15.30 del pomeriggio. Il Mose è stato sollevato 8 ore, una in meno di una decina di giorni fa, «e per noi è andata abbastanza bene, grazie alla programmazione che abbiamo messo in atto con l'aiuto di Consorzio Venezia Nuova (Cvn), Provveditorato alle opere pubbliche e Capitaneria di **porto** - racconta Santi -. Rimane sempre il grosso punto di domanda sul livello di salvaguardia che il Mose deve garantire». Come in occasione del sabato 3 ottobre gli operatori del **porto**, infatti, ricordano che ad ogni





## Il Gazzettino

Venezia

---

centimetro di acqua alta in meno che si garantisce a Venezia corrisponde tempo in più di ritardo che subiscono le navi e le operazioni in banchina, e quindi soldi in più che si perdono. «Oggi Venezia è stata più asciutta di quando non c'è l'acqua alta, con una marea che si è fermata a 65 centimetri - continua Santi -. L'altra sera avevano annunciato che avrebbero garantito il livello di salvaguardia intorno ai 100 centimetri ed effettivamente, sollevando le paratoie a quell'altezza di marea, hanno ottenuto 65 centimetri, quasi una secca. Per noi il livello corretto di salvaguardia è a 130 centimetri come previsto dal progetto e stabilito dai vari protocolli». La Comunità portuale sostiene di aver ricevuto ampie assicurazioni del Cvn che questi sollevamenti fanno ancora parte della fase di test e che, invece, a partire dalle prossime chiusure il livello di salvaguardia verrà riportato ai 130 centimetri. «Su questo abbiamo aperto una fattiva collaborazione con tutti gli enti responsabili per calibrare al meglio il sistema di comunicazione e d'interfaccia con Cvn, Provveditorato e Capitaneria in modo da garantire la difesa di Venezia e al tempo stesso l'operatività del porto». Elisio Trevisan © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Brugnaro: «Risolvere il conflitto paratoie -navi»

*‘Lungo intervento al primo Consiglio «Insieme possiamo farci valere a Roma» `«Contro di me tante falsità: girerò casa per casa per denunciarle a tutti»*

NICOLA MUNARO

IL DISCORSO VENEZIA Il saluto alla città, qualche sassolino dalla scarpa e poi il Mose («opera dell' ingegno, forse è proprio il modello-Venezia che funziona»), l' autonomia («non è contro, ma per») e il **Porto** («è meglio che capiamo noi in città i problemi»). Insomma c' è tutto il futuro del Brugnaro Il nel discorso di insediamento di Luigi Brugnaro. MOSE E AUTONOMIA «Il Mose non è costato molto rispetto al caso Genova - ha detto Brugnaro - È un' invenzione ingegneristica di questa città, nella sua storia ha avuto una serie di inefficienze e contraddizioni da parte dello Stato romano che ha finanziato l' opera poco alla volta, traendo soldi dai finanziamenti per la città. La legge speciale per Venezia non è stata finanziata da anni, ma credo sarebbe giusto - non faccio polemica - che il governo desse una spiegazione al perché l' essenzialità debba finanziarla la legge speciale». Per il sindaco, il Consiglio deve «fare squadra a Roma dove sono chiamati a dare conto di queste decisioni. Se il ponte di Genova è stato un modello, è perché hanno dato 2 miliardi cash. Il Mose è diverso, è un progetto mai fatto al mondo. Oggi abbiamo avuto conferma che questo progetto incredibile e straordinario funziona. Ma i soldi sono stati dati a rate da tutti i governi, a spizzichi e bocconi, poi c' è stata la magistratura. Si dice che il tutto sia costato 5 miliardi, c' è chi dice 7, ma Venezia ha fatto un' opera colossale che funziona. Ora c' è il tema dell' Agenzia di gestione, non possiamo immaginare sia così lontana da Comune e Regione. Potremmo creare qualcosa assieme - il gancio dato ai consiglieri tutti - abbiamo dimostrato che sappiamo gestire i conti, essere governativi. Forse serve ancora una volta di più spiegare che l' autonomia non è contro qualcuno». IL **PORTO** E L' OFFSHORE Ed è partendo dall' autonomia che il sindaco ha toccato il tema del **Porto** rilanciando l' idea dell' offshore per i mercantili. «A questo punto dico che è meglio che risolviamo noi il conflitto tra **Porto** e città: da una parte con il Mose che funziona, le persone vorranno stare all' asciutto, dall' altra è vero che se alzi sempre il Mose, uccidi il **Porto**». E le polemiche? «Non abbiamo mai fatto patti con qualcuno per fare fuori qualcuno, non l' abbiamo fatto né io né il presidente Luca Zaia». **Porto**, vuol dire anche Grandi navi: «Tutti contenti quando è successo l' incidente, e io ad andare all' Unesco a spiegare che non stavamo uccidendo la laguna, ma non decidiamo noi: troviamo soluzioni assieme, e sono state tradite le disponibilità. Il canale Vittorio Emanuele potrebbe servire al **porto** qualora a Malamocco lo Stato avesse dei problemi». Poi, il Mose. «Formiamo piloti che ci dicano quali navi possono passare per la conca di navigazione e se c' è qualcosa da cambiare, penseremo a come farlo. Una proposta - ha aggiunto Brugnaro - potrebbe essere il **porto** offshore per le merci, ma dentro a un piano concreto pronto da 15 anni». IL CONSIGLIO COMUNALE Se da un lato il sindaco ha ringraziato i cittadini «per l' attestato di stima ricevuto» con il voto, gli assessori uscenti (alcuni rientranti) «per cinque anni di grande lavoro» e rilanciato l' appello di collaborazione, a Brugnaro non sono andate giù certe critiche: «Girerò casa per casa per denunciare le falsità dette da alcuni», ha annunciato. «L' altra volta (cinque anni fa, ndr) ero molto più svantaggiato, non conoscevo nulla della macchina comunale, ho dovuto fare i conti con una situazione economica disastrosa. Abbiamo avuto difficoltà perché vogliamo portare la meritocrazia che è un valore. Sono nati conflitti con esponenti sindacali del Comune, uno ha scritto una





## Il Gazzettino

Venezia

---

vogliamo puntare sui giovani, che sono il futuro del centro storico e di Mestre». Parole, quelle di Brugnaro sull' opposizione dei sindacati, che in serata hanno partorito una nota della Cgil firmata dal segretario provinciale delle Funzione pubblica, Daniele Giordano: «Ci ha chiesto di sedere attorno a un tavolo e abbandonare le beghe, l' abbiamo sempre fatto e lo faremo». Poi, a chiudere 38 minuti di discorso inaugurale, l' ammissione: «Ho commesso errori con persone che mi hanno provocato, non ero abituato». E il ricordo di «Paolo Pellegrini per la libertà di pensiero che aveva». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

GRANDI OPERE

## Il Mose funziona, tensioni sulla gestione

*Ieri seconda prova generale Bloccata una marea oltre i 140 centimetri Si dimette un commissario Nasce l' Autorità per Venezia La prossima sfida: il porto*

Jacopo Giliberto

Venezia Per la seconda volta il Mose non ancora finito ha salvato Venezia dall' acqua alta. Come il 3 ottobre, si è ripetuto ieri mattina con 140 centimetri di marea evitata. Ieri il Mose fra gorgi e mulinelli d' acqua s' è rialzato in via sperimentale e provvisoria e ha rifunzionato, tenendo all' asciutto Venezia, Chioggia e gli altri centri abitati. Frustate di "bora scura". Mare rabbioso e cupo con onde fino a 4 metri. In condizioni normali avrebbe significato l' allagamento di metà del centro storico. La sorpresa di molti increduli è diventata quasi l' ovvietà di un' infrastruttura abituale. Cosa che non è. E la tempesta si è spostata dalla laguna su un altro bacino, quello istituzionale e della governance, con litigi, appetiti e porte sbattute. Due esempi? Il decreto Agosto sta per essere convertito in legge con l' istituzione dell' Agenzia per Venezia senza dare soddisfazione alle proposte dei veneziani, mentre si è dimesso Giuseppe Fiengo, avvocato dello Stato, uno dei due commissari che in questi anni hanno portato il Consorzio Venezia Nuova fuori dall' opacità della malversazione e hanno realizzato il Mose come funziona oggi. Definitivi i numeri comunicati ieri al momento del

culmine dai dispositivi di misura del Centro maree del Comune di Venezia. Quota dell' Adriatico, giovedì ore 10,40: fra i 138 e i 142 centimetri secondo i punti di rilevazione. Quota della laguna davanti alla cupolona della chiesa della Salute, giovedì ore 10,40: serenissimi 50 centimetri. Che cos' è il Mose Il Mose è un sistema unico al mondo di paratoie, invisibili a riposo, per separare la laguna dal mare aperto in caso di alta marea. La laguna di Venezia è unita all' Adriatico da tre vasti passaggi naturali distanti una dozzina di chilometri l' uno dall' altro, le bocche di porto. Le dighe sono formate da 78 colossali cassoni d' acciaio dipinti di giallo ad alta visibilità da far emergere e fare barriera alle tre bocche di porto. I lavori sono cominciati nel 2003, si sono interrotti nel 2014 per le indagini che hanno scoperto spese sciagurate e appetiti pantagruelici. Il Consorzio Venezia Nuova venne commissariato sotto il controllo di Anticorruzione e Prefettura di Roma. Un anno fa il Governo Conte 2 accelerò l' opera nominando una supercommissaria, Elisabetta Spitz. Finora è costato circa 4,5 miliardi, è quasi finito, lavora solo in emergenza con impianti e squadre provvisori. Il cantiere del Mose chiuderà nel dicembre 2021 con una spesa prevista vicina ai 6 miliardi. Sarà fatto lavorare con maree oltre 110 centimetri (piazza San Marco allagata), oggi in via sperimentale solo con le maree più devastanti. Il braccio di ferro La dimissione del commissario Fiengo giunge mentre la Camera nel convertire in legge il decreto Agosto ha approvato in modo molto romanocentrico l' articolo istitutivo della nuova Autorità per Venezia. È stata ancora rinviata la nomina del commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova al cui vertice, dimesso Fiengo, resiste il solo commissario Francesco Ossola, ingegnere. Nella legge gli emendamenti "veneziani" e quelli di ambientalisti e cinquestelle sono stati respinti. Restano in secondo piano il ministero dell' Ambiente e gli enti locali veneti. Piccola soddisfazione: il Comune ha riconquistato la competenza sui rii interni al centro storico.





## Il Sole 24 Ore

Venezia

---

Ma l'attenzione della governance ora si sposta anche sul porto: il commissario **Pino Musolino**, i lavoratori portuali e le scelte sulle grandi navi odiate dai turisti e intellettuali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### La seconda volta del Mose in funzione Le dighe reggono, Piazza all' asciutto

*Marea a 132 centimetri e forti raffiche di vento, le paratoie resistono. La bora spinge l' acqua della laguna verso Chioggia*

ALBERTO VITUCCI

Acqua a 130 in mare, ma città di nuovo all' asciutto grazie al sollevamento del **Mose**. Secondo test andato a buon fine, quello di ieri mattina. Con qualche effetto collaterale, come il forte vento di bora che ha portato l' acqua della laguna a Chioggia, dove si è verificato un sovrizzo di mezzo metro rispetto a Venezia, toccando i 90 centimetri. Ma la città storica, per la seconda volta in 15 giorni, è rimasta asciutta anche nelle sue aree più basse. Operazioni di sollevamento avviate poco dopo le 7 del mattino e considerate ancora un «test», visto che la grande opera non è conclusa né collaudata. Ma la prova ha funzionato. Due ore dopo il sindaco Brugnaro twitta soddisfatto: «Alle 9.18 la città è all' asciutto. Tutte le paratoie son in funzione. E' previsto un picco di 135 alle 10.45 perché la bora rinforza». I venti flagellano la laguna, con qualche problema anche per i vaporetto e i motoscafi del servizio pubblico diretti al Lido. La marea sale spinta dal vento. Ma con il **Mose** sollevato, l' acqua resta fuori. Poco prima delle 11 nella piattaforma in mare gli strumenti del Centro maree registrano una punta massima di 132 centimetri, 135 alla diga Sud di Lido, addirittura 140 a Chioggia. In laguna il livello si ferma a 65 secondo il mareografo di Punta Salute. Un dislivello tra mare e laguna che sfiora i 90 centimetri. E il **Mose** «tiene». Anche in presenza di raffiche di bora e di onde alte fino a quattro metri in mare che scuotono le paratoie gialle ma non provocano grandi problemi. Poi la marea stranamente scende, anche con le paratoie chiuse. Si dirige verso la laguna centrale e la laguna Sud, spinta dalla bora e aiutata dagli alti fondali della laguna centrale creati dall' erosione e dagli scavi dei canali. Finché alle 15 la manovra di abbassamento delle paratoie può ritenersi conclusa. E la navigazione in tutte e tre le bocche di porto di Lido, Malamocco e Chioggia, viene riaperta poco dopo. Soddisfazione fra i tecnici del **Mose** e della società Comar, coordinati dall' ingegnere Sernaglia e dal commissario del Consorzio Venezia Nuova - in questi giorni nel ruolo di direttore dei lavori - Francesco Ossola, che da giorni presidiano il sistema e hanno deciso la seconda alzata con il provveditorato alle Opere pubbliche e la commissaria Spitz. Squadre addestrate di operai e tecnici che devono avviare le operazioni ancora in modo «manuale», non essendo ultimati gli impianti e i compressori, aiutati dal ponte radio dell' esercito. Squadre che però non sono ancora in numero sufficiente per garantire emergenze continue come quelle di questi giorni. E ogni test costa anche centomila euro. Molti di più secondo le ultime stime del Provveditorato. Soddisfazione nel Consorzio e fra i tanti sostenitori del **Mose**. I problemi non sono ovviamente tutti risolti, ma la seconda prova «reale» del sistema, in presenza di acqua alta, è andata bene, e la città è rimasta all' asciutto con acqua alta eccezionale in mare fa giustamente festeggiare i tanti che hanno lavorato alla grande opera in modo onesto e non sono stati coinvolti in scandali e inchieste. Anche il sindaco Luigi Brugnaro, nel suo discorso di insediamento in Consiglio comunale, rivendica



## La Nuova di Venezia e Mestre

### Venezia

---

il successo. «Oggi la seconda dimostrazione che il **Mose** funziona», dice, «è un' opera della scienza e della tecnica. Agli scienziati dobbiamo affidarci per affrontare i cambiamenti climatici. Rispetto al ponte di Genova è costato anche poco (ma Bettin e Ferrazzi gli fanno notare che il Ponte è costato 200 milioni, ndr), perché è molto più complicato. Dobbiamo esportare il nostro modello». Prima prova in condizioni meteo avverse del **Mose**, dunque. Il vento di bora ieri soffiava forte. A Chioggia ha anche provocato la caduta di una gru del Consorzio, nei cantieri del **Mose**, che si è abbattuta a terra proprio sopra la Control room, e il danneggiamento di un capannone. E soddisfazione per il risultato. Le operazioni di sollevamento delle 78 paratoie del **Mose** sono cominciate circa quattro ore prima della punta massima prevista. Così il livello in città è rimasto a quota 65, sul medio mare sufficiente per tenere asciutta anche la Piazza San Marco e la Basilica. Adesso naturalmente si dovranno affrontare i problemi delle criticità, della gestione e della manutenzione, che non sono svaniti per incanto dopo la prova di ieri. Ma il **Mose** ha fatto il «bis». E per la seconda volta in due settimane ha tenuto Venezia all' asciutto. Le sirene hanno suonato di primo mattino, i Veneziani avevano già gli stivali pronti. Ma stavolta non sono serviti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Le conseguenze della chiusura delle bocche di porto. Ieri le navi hanno deciso di anticipare l'ingresso o posticipare l'uscita dalla laguna

### Navi e traghetti costretti a ore di attesa Fronte del porto, cresce la preoccupazione

GIANNI FAVARATO

LE RIPERCUSSIONI Due alzate delle barriere del Mose, per otto ore, in meno di una settimana al porto nessuno se lo aspettava. E ancor meno una terza, se oggi sarà confermata. Secondo l'Autorità di Sistema Portuale ieri tutte le navi in entrata sono arrivate in porto prima che si alzasse il Mose, un traghetto ha anticipato l'uscita e sette navi mercantili l'hanno invece posticipata. Un impatto modesto, più contenuto di quello della scorsa settimana che ha comportato il blocco di 14 navi per 12 ore. Ma i "danni" per gli armatori e tutte le attività portuali restano. Quando il Mose si alza, infatti, le tre bocche di porto della laguna vengono chiuse alla navigazione e le navi in arrivo o partenza devono modificare i loro programmi di navigazione, con una conseguente aggravio di costi. Spese in più e tempi dilatati e non sempre certi di accessibilità ai porti lagunari che finiranno per scoraggiare - come dicono operatori, imprese, terminalisti e lavoratori - sempre più gli armatori da spingerli a optare per i porti dell'Alto Adriatico, come Ravenna, Trieste e Capodistria. Il problema dell'impatto del Mose sulle attività portuali doveva essere risolto dall'utilizzo della conca di navigazione di Malamocco esistente

ma inutilizzabile in quanto in attesa di riparazioni e ampliamenti, e da previsioni più precise delle maree, degli orari di chiusura e apertura programmabili e una sorta di "torre di controllo" unica che regoli in modo chiaro l'accessibilità ai terminal e alle banchine portuali. Del problema se ne è parlato anche ieri, alla videoconferenza organizzata dall'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia che ha messo confronto rappresentanti di Confindustria, Confetra e Federlogistica Conftrasporto. Tutti i relatori, a cominciare da Luigi Merlo di Federlogistica, hanno riconosciuto la necessità di attivare al più presto una gestione operativa funzionante 24 ore al giorno e 365 giorni l'anno per l'entrata in esercizio del sistema Mose, del tutto simile a quella in servizio nei porti regolati del Nord Europa, in modo da permettere di programmare in tempo reale il traffico marittimo in occasione di sollevamento delle paratoie, gestendo la comunicazione con tutti gli operatori portuali e contribuendo a incrementare le performance. C'è poi il problema della conca di navigazione di Malamocco, costruita cinque anni fa, che però ha un bacino di evoluzione insufficiente per il transito delle navi più grandi e, oltretutto, una delle due porte di accesso e uscita è stata distrutta anni fa da una violenta mareggiata. L'Autorità di sistema Portuale ha messo a punto già da due anni un progetto per l'ampliamento del bacino di evoluzione della conca del costo di 1,5 milioni di euro, ma il progetto è in attesa del via libera del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Provveditorato alle Opere Pubbliche che devono anche risolvere il problema della porta di accesso alla conca distrutta dalle mareggiate. Si tratta di un intervento molto più costoso, 6 milioni di euro secondo il Provveditorato ma forse di più secondo la Prefettura. --Gianni Favarato© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### LE PREVISIONI DEL CENTRO MAREE

#### Le barriere sono pronte per rialzarsi Stamattina (11.10) nuovo picco a 130 cm

*Clima sempre più imprevedibile Nei prossimi giorni il vento da sud potrebbe provocare un' onda di oscillazione di notevoli proporzioni*

A.V.

VENEZIA Lo scirocco in mare non se ne va. Quattro ore di ritardo sul previsto, ieri pomeriggio. E con il vento da sud che continua a soffiare in laguna, le previsioni per i prossimi giorni non annunciano nulla di buono. Si sapeva, perché la previsione dei giorni scorsi parlava di 120 centimetri per stamattina. Ma le condizioni meteo avverse hanno convinto ieri i tecnici dell'Ufficio previsione maree ad alzare la previsione a 130. Oggi di nuovo 130, alle 11.10, e il **Mose** che dovrebbe tornare a rialzarsi. Con una marea astronomica già molto alta (77 centimetri) il contributo meteo e il vento di scirocco potranno portare una marea molto sostenuta. E la serie è destinata a continuare per i prossimi giorni. «Ci sarà l'effetto serra», avverte il direttore del Centro maree Alvise Papa, «cioè l'onda di oscillazione dell'Adriatico che viene spinta verso Nord con l'aiuto dello scirocco». Serie nera, insomma, ad appena 15 giorni dalle altre maree eccezionali. Segno evidente di un clima che cambia e di una situazione che vede in continuo aumento le aree eccezionali, ma anche quelle medio-alte. Vento e precipitazioni diffuse. Ma anche cambiamento improvvisi della situazione meteo. «Ieri a Chioggia abbiamo visto temporale e tromba d'aria, che a memoria non si ricordano per metà ottobre», dicono i tecnici. Fenomeni strani, che adesso sono oggetto di studio da parte dell'Ufficio maree, come l'Acqua grande del 12 novembre 2019. Incrocio di venti opposti, che in passato succedeva ma a livelli molto più bassi. Invece adesso lo scirocco che soffiava teso è stato integrato dalla bora proveniente da Nord. In quel momento gli spostamenti d'aria hanno anche provocato la tromba d'aria a Chioggia. Per stamattina alle 11 prevista dunque un'acqua alta di 130 centimetri. Ma la serie continua, con maree sempre sopra gli 80 centimetri - sufficienti ad allagare piazza San Marco - anche stasera alle 23.25. Domattina, domenica, altro picco di 110 alle 11.40, 80 a mezzanotte, e poi ancora lunedì con un metro di acqua a mezzogiorno. Una frequenza impressionante. --A.V.



in ballo soprattutto l' autoprodotto dei servizi portuali sui traghetti

## Scontro tra armatori e portuali

*I lavoratori a terra sulle banchine italiane vogliono il rispetto di una legge appena approvata che le compagnie di navigazione sono pronte a impugnare anche nelle sedi internazionali*

Da anni i rapporti fra lavoratori portuali e compagnie di navigazione non erano così tesi nei porti italiani. Il motivo del contendere è, soprattutto, la cosiddetta autoprodotto dei servizi portuali, vale a dire il tentativo da parte delle società armatoriali di svolgere in proprio (tramite i marittimi imbarcati a bordo) funzioni come il rizzaggio e il derizzaggio dei carichi rotabili in stiva che i lavoratori portuali ritengono loro esclusivo appannaggio. Da una parte ci sono le associazioni di categoria degli armatori (Assarmatori, Confitarma e Federagenti) e dall' altra i sindacati dei lavoratori (Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti e l' associazione delle compagnie portuali Ancip). Questi ultimi la scorsa estate sono riusciti a ottenere una norma, inserita all' articolo 199-bis del decreto Rilancio, che impone alle società di navigazione di servirsi delle compagnie portuali attive in banchina nei porti in cui sono disponibili e attrezzate. Negli altri scali possono fare la stessa attività in autoprodotto. Per gli armatori si tratta di una necessità per incrementare la competitività delle linee marittime, mentre i portuali ne fanno una battaglia di sicurezza e di difesa del proprio ruolo all' interno dei porti. Le cifre in ballo non sono enormi ma quanto basta per dare vita a un muro contro muro. Il decreto Rilancio, già convertito in vigore

ma «le disposizioni per l' attuazione» sono state rimandate a norme attuative del Ministero dei trasporti (in teoria da adottare entro 30 giorni) è giunto quasi a conclusione solo ora. Il ministro dei trasporti Paola De Micheli ha parlato di «un confronto molto positivo tra le organizzazioni datoriali e sindacali il 9 ottobre» così come i sindacati (Ultrasporti) hanno celebrato la definitiva stesura di quel regolamento parlando di «convergenza trovata su un testo che riteniamo equilibrato». Gli armatori ufficialmente non commentano ma già in luglio si erano detti contrari alla norma che avrebbero impugnato in ogni sede competente in Italia e in Europa. La dimostrazione di quanto non siano soddisfatti è facilmente riscontrabile nei fatti. Grandi Navi Veloci, in prima linea in questa battaglia insieme a Grimaldi Group e a Caronte & Tourist, nei giorni scorsi è stata accusata dalla Compagnia unica dei lavoratori portuali del **porto di Genova** di aver svolto in proprio alcune attività di rizzaggio e derizzaggio violando la norma appena approvata. La vicenda è finita anche in Parlamento con un' apposita interrogazione al ministro dei trasporti presentata dall' onorevole Davide Gariglio (Pd), primo firmatario dell' articolo del decreto Rilancio che limita l' autoprodotto nei porti. Ma «la Capitaneria di **porto** riferisce che sono ancora in corso di svolgimento gli accertamenti relativi all' episodio» ha risposto semplicemente De Micheli. Se e da chi sia stata autorizzata Grandi Navi Veloci a fare in autoprodotto alcune attività a bordo delle sue navi non è dato sapere. Anche la locale Autorità di Sistema Portuale tace. La vicenda giunge in un periodo già di grande nervosismo per i portuali genovesi alle prese con lavoro in calo e conti che anche quest' anno non tornano (negli ultimi esercizi erano sempre stati i terminalisti portuali a conguagliare a fine anno somme elevate per consentire alla Culmv di chiudere in pareggio). «Nonostante la nostra attività sugli scali non sia mai stata interrotta, nemmeno nei momenti più duri della pandemia, nel 2020 arriveremo a perdere 50 mila giornate rispetto al 2019», spiegano i portuali genovesi. «Da qui le nostre preoccupazioni, ma ancor più ci preoccupa che l' Autorità di Sistema Portuale





## MF

Genova, Voltri

---

del Mar Ligure Occidentale non abbia ancora risolto i nodi a tutela della continuità aziendale della Culmv. In tempi brevi devono essere definiti l' adeguamento tariffario e la chiusura del bilancio 2019, l' adeguamento dell' accordo di investimento anche a fronte del piano di risanamento che va avanti». (riproduzione riservata)

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Imprese, focus sui porti: 'La riforma va ultimata'

ALBERTO QUARATI

Genova Industria e logistica chiedono al governo di ultimare la riforma portuale del 2016, proprio dove il legislatore a suo tempo era intervenuto di più, nella governance. L'occasione è il bilancio di mandato di Pino Musolino, oggi commissario e prima presidente dell'Autorità di sistema portuale di Venezia. Natale Mazzuca, vicepresidente di Confindustria per l'Economia del mare, sottolinea «l'isolamento della comunità portuale» dopo la soppressione dei comitati portuali, sostituiti dai comitati di gestione. Inoltre, a quattro anni di distanza, finito il primo giro dei mandati dei presidenti delle **Adsp**, è la promessa semplificazione amministrativa a essere lontana dalla sua realizzazione, così come, sottolinea Mazzuca, «la visione manageriale-strategica» che con la riforma avrebbe dovuto guidare gli enti portuali, che sempre negli auspici della norma, si sarebbero dovuti muovere come una cosa sola. Invece, al sistema italiano, «manca ancora una visione politica unitaria, nonostante le potenzialità uniche, rimanendo ancorato a logiche localistiche, che occorre superare. La portualità nazionale, per sfruttarne appieno le potenzialità in tutte le sue diverse caratterizzazioni deve essere infatti vista come un unicum per generare efficienza e forza competitiva». Un modo per evitare questo scollamento, come sottolinea Luigi Merlo - presidente di Federlogistica, già parte attiva nella scrittura della nuova legge - potrebbe essere una modifica dei comitati di gestione: a rappresentare il Comune e la Regione nei board delle **Adsp**, «dovrebbero esserci direttamente sindaci e governatori - dice Merlo - o in subordine gli assessori competenti». La cinghia di trasmissione per non isolare i porti da ciò che li circonda c'è, così come lo strumento per coordinarli: sono scritti nella legge, ma ampiamente disattesi. Il primo è l'organismo di partenariato della Risorsa mare, tecnicamente presente in ogni **Adsp** ma raramente convocato, il secondo è il tavolo nazionale di coordinamento delle Authority, che come ricorda Guido Nicolini, presidente di Confetra, è stato in sostanza convocato una sola volta. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Regione: Recovery fund, prima bozza proposte liguri, 136 progetti per oltre 18 mld

*Oggi si è riunita la Cabina di regia ligure sul 'Recovery Fund' per fare il punto sulle proposte elaborate da Anci e Regione Liguria*

Si è riunita oggi la Cabina di regia ligure sul 'Recovery Fund' per fare il punto su una prima bozza elaborata da Anci e Regione Liguria dei primi 136 progetti presentati dai soggetti coinvolti e suddivisi secondo i cinque filoni indicati a livello nazionale ed europeo (infrastrutture per la mobilità; salute; digitalizzazione e innovazione; istruzione, formazione, ricerca e cultura; rivoluzione verde e transizione ecologica; equità sociale, di genere e territoriale). Il valore complessivo delle progettualità fin qui individuate ammonta a oltre 18 miliardi di euro. «Si tratta di una prima bozza del documento, non esaustivo - spiega il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - ma da cui emerge un quadro delle potenzialità di sviluppo di questo territorio, in particolare sul fronte delle infrastrutture. È un punto di partenza fondamentale, messo nero su bianco, da cui svilupperemo il lavoro delle prossime settimane: le proposte raccolte verranno ordinate secondo diversi criteri, tra cui lo stato di avanzamento progettuale, il criterio della copertura finanziaria o della copertura territoriale, a seconda che si tratti di interventi di valenza interregionale, regionale, di area vasta, provinciale o comunale e così via. L'obiettivo è giungere in tempi rapidi a un dossier finale con le nostre proposte, articolate secondo una scala di priorità ben definita e condivise con tutte le istituzioni del territorio». In particolare, 39 progetti riguardano le infrastrutture e la mobilità per un budget complessivo di oltre 10,5 miliardi di euro (dal raddoppio della ferrovia Andora-Finale Liguria al piano di mobilità integrata sulle linee ferroviarie secondarie con interscambi intermodali e potenziamento delle interconnessioni stradali, dalla bretella Albenga-Carcare-Predosa al traforo Armo-Cantarana, dalla Pontremolese al completamento dell' Aurelia Bis nei tratti di Imperia, Sanremo e Ventimiglia); 10 progetti riguardano l'innovazione e la competitività del **sistema** produttivo per un budget di circa 2 miliardi di euro (tra cui per esempio, il Retroporto di Alessandria nell'ambito del **sistema** logistico integrato del nord Italia o i cavi sottomarini di telecomunicazione dati intercontinentali - BlueMed - o la nuova diga del Porto di Genova); 55 progetti sono relativi all'asse Rivoluzione verde per quasi 5 miliardi di euro complessivi (tra cui per esempio la Ciclovía tirrenica, il rinnovo del parco rotabile inclusa la ferrovia Genova-Casella, progetti di riqualificazione urbana, illuminazione pubblica o interventi sul Tpl o sulla rete di depurazione delle acque in diversi Comuni); 24 progetti riguardano l'area Istruzione, formazione, ricerca e cultura per un budget complessivo di circa 400 milioni di euro (interventi sulle scuole o sui poli di formazione professionale o di miglioramento sismico ed efficientamento energetico); 8 progetti rientrano nell'ambito dell'Equità sociale, di genere e territoriale per oltre 290 milioni di euro complessivi. Oltre a Toti e al direttore generale di Anci Liguria e coordinatore della Cabina di regia Pierluigi Vinai erano presenti anche i sindaci di Savona Ilaria Caprioglio, di Imperia Claudio Scajola, il sindaco della Spezia e presidente della Provincia Pierluigi Peracchini insieme ai presidenti delle Province di Savona Pierangelo Olivieri e di Imperia Domenico Abbo, i presidenti delle **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e Orientale Carla Roncallo, rappresentanti di Università e di Filse.





## Recovery fund, riunita la cabina di regia: 136 proposte liguri e progetti per 18 miliardi

*Gran parte dei progetti, 39, riguardano le infrastrutture e la mobilità per un budget complessivo di oltre 10,5 miliardi di euro*

Redazione

Genova . Si è riunita oggi la cabina di regia ligure sul 'Recovery Fund' per fare il punto su una prima bozza elaborata da Anci e Regione Liguria dei primi 136 progetti presentati dai soggetti coinvolti e suddivisi secondo i cinque filoni indicati a livello nazionale ed europeo (infrastrutture per la mobilità; salute; digitalizzazione e innovazione; istruzione, formazione, ricerca e cultura; rivoluzione verde e transizione ecologica; equità sociale, di genere e territoriale). Il valore complessivo delle progettualità fin qui individuate ammonta a oltre 18 miliardi di euro. 'Si tratta di una prima bozza del documento, non esaustivo - spiega il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti - ma da cui emerge un quadro delle potenzialità di sviluppo di questo territorio, in particolare sul fronte delle infrastrutture. È un punto di partenza fondamentale, messo nero su bianco, da cui svilupperemo il lavoro delle prossime settimane: le proposte raccolte verranno ordinate secondo diversi criteri, tra cui lo stato di avanzamento progettuale, il criterio della copertura finanziaria o della copertura territoriale, a seconda che si tratti di interventi di valenza interregionale, regionale, di area vasta, provinciale o comunale e così via. L'obiettivo - conclude Toti - è giungere in tempi rapidi ad un dossier finale con le nostre proposte, articolate secondo una scala di priorità ben definita e condivise con tutte le istituzioni del territorio'. In particolare, 39 progetti riguardano le infrastrutture e la mobilità per un budget complessivo di oltre 10,5 miliardi di euro (dal raddoppio della ferrovia Andora-Finale Liguria al piano di mobilità integrata sulle linee ferroviarie secondarie con interscambi intermodali e potenziamento delle interconnessioni stradali, dalla bretella Albenga-Carcare-Predosa al traforo Arno-Cantarana, dalla Pontremolese al completamento dell' Aurelia Bis nei tratti di Imperia, Sanremo e Ventimiglia); 10 progetti riguardano l' innovazione e la competitività del **sistema** produttivo per un budget di circa 2 miliardi di euro (tra cui ad esempio, il Retroporto di Alessandria nell' ambito del **sistema** logistico integrato del nord Italia o i cavi sottomarini di telecomunicazione dati intercontinentali - BlueMed - o la nuova diga del Porto di Genova). 55 progetti sono relativi all' asse Rivoluzione verde per quasi 5 miliardi di euro complessivi (tra cui ad esempio la Ciclovía tirrenica, il rinnovo del parco rotabile inclusa la ferrovia Genova-Casella, progetti di riqualificazione urbana, illuminazione pubblica o interventi sul Tpl o sulla rete di depurazione delle acque in diversi Comuni); 24 progetti riguardano l' area Istruzione, formazione, ricerca e cultura per un budget complessivo di circa 400 milioni di euro (interventi sulle scuole o sui poli di formazione professionale o di miglioramento sismico ed efficientamento energetico); 8 progetti rientrano nell' ambito dell' Equità sociale, di genere e territoriale per oltre 290 milioni di euro complessivi. Oltre al presidente Toti e al direttore generale di Anci Liguria e coordinatore della Cabina di regia Pierluigi Vinai, erano presenti, tra gli altri, anche i sindaci di Savona Caprioglio, di Imperia Scajola, il sindaco della Spezia e presidente della Provincia Peracchini insieme ai presidenti delle Province di Savona Olivieri e di Imperia Abbo, i presidenti delle **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale Signorini e Orientale Roncallo, rappresentanti di Università e di Filse.





## "Curare" un superyacht lascia a Genova 8.800 euro al giorno

*Studio Ambrosetti misura l'impatto complessivo in 369 mln l'anno*

(ANSA) - GENOVA, 15 OTT - Un giorno di permanenza a Genova di un superyacht, fra i 36 e i 50 metri, dall'accoglienza di marine, cantieri di refit e riparazione, agenzie fino alle spese degli equipaggi e degli armatori in ristoranti, hotel e negozi, genera un impatto sul territorio di 8.805 euro al giorno. E il valore aumenta al crescere della lunghezza delle imbarcazioni, fino a superare i 45 mila euro se lo yacht supera i 75 metri. Complessivamente, visto che a Genova nel 2019 le aziende del settore hanno gestito 1.800 toccate di yacht e accolto imbarcazioni dai 15 metri in su nelle proprie strutture (cantieri, marine e agenzie) per 46.350 giorni, con circa 7 mila membri di equipaggio che hanno vissuto in città, l'impatto economico totale sul'intera filiera nel 2019 è stato di 369 milioni. Poco meno di quello di **crociere** e traghetti (fra i 374 e i 433 milioni) e più di quello di Genova e Sampdoria (162 milioni). E le ricadute occupazionale arrivano a 2000 unità. Sono alcune delle cifre dello studio realizzato da The European House - Ambrosetti per Genova for yachting, l'associazione che raccoglie gli operatori della nautica professionale nel capoluogo ligure presentati questa mattina nel corso del workshop "Grandi yacht una risorsa strategica per Genova capitale internazionale del mare". Accoglierli e "curarli" è un'opportunità di sviluppo per tutta la città, dicono i dati. "La nostra è un'attività che ha origine nel porto, dove arrivano e vengono accolte le imbarcazioni - dice Giovanni Costaguta, presidente di Genova for yachting - ma l'impatto socio-economico crea benefici in città e sul territorio con un rapporto di un terzo e due terzi: ogni euro attivato dall'attività diretta ne genera altri due di indiretto e indotto sul territorio". (ANSA).



## Grandi yacht, a Genova un impatto da 369 milioni

*Il contributo della nautica professionale a Genova nel 2019, misurato da The European House - Ambrosetti. Un impatto destinato a crescere, trainato dagli yacht di grandi dimensioni*

Il convegno di **Genova** for Yachting Un impatto economico da 369 milioni di euro lungo tutta la filiera del territorio , oltre 2 mila addetti e un apporto al pil ligure di 133 milioni . È quanto misura per il 2019 il contributo della nautica professionale al **porto** di **Genova** e al suo territorio provinciale. I dati, emersi dallo studio condotto da The European House - Ambrosetti , sono stati presentati questa mattina durante il workshop "Grandi yacht: una risorsa strategica per **Genova** capitale internazionale del mare", promosso e organizzato da **Genova** For Yachting . «Ci siamo concentrati sul segmento della nautica professionale - spiega Emiliano Briante , responsabile della divisione Business & Policy Impact di The European House-Ambrosetti - quindi marine, agenzie, cantieri e altre realtà che ruotano intorno alla gestione degli yacht sul territorio di **Genova** e provincia. Abbiamo calcolato l' impatto diretto, indiretto, indotto e catalizzato e il risultato è 369 milioni per il 2019, con 2 mila occupati attivati». Il valore è cresciuto in maniera importante negli ultimi tre anni, trainato dal contributo fornito dalle categorie di yacht da 30-50 metri e over 75: nel 2017 il valore si aggirava intorno ai 326 milioni di euro, mentre nel 2018 il giro d' affari è salito a 341 milioni. Un ulteriore balzo dell' 8,5% negli ultimi due anni per toccare gli attuali 369 milioni. Il contributo, secondo Giovanni Costaguta , presidente di **Genova** For Yachting, «non è poi così lontano da quello generato dal settore delle crociere e dei traghetti nel capoluogo ligure», tra i 374 e i 433 milioni di euro. E proporzionalmente, la nautica professionale genera più valore rispetto alla media delle altre attività del **porto** di **Genova** : considerando gli impatti diretti, indiretti e indotti, lo scalo genovese attiva in Liguria circa 10,9 miliardi di euro complessivi, pari a 532 euro per metro quadrato . La nautica professionale genovese, che occupa solo 600 mila metri quadrati di superficie, pari al 3% dello spazio totale a disposizione nel **porto**, genera appunto un impatto da 369 milioni, che corrisponde a una media di 615 euro per mq : è il 16% in più rispetto alla media del **porto** di **Genova**. Il Teei Avvalendosi dei dati forniti dalle 50 realtà che compongono l' associazione genovese (bilanci, forniture e attività dei propri associati), lo studio Ambrosetti ha analizzato e misurato le tipologie di spesa lungo tutta la filiera. Per la prima volta ne ha quantificato l' impatto totale, creando un indice, il Teei, Total equivalent economic impact , oggettivo e ponderato, equivalente a un giorno di permanenza a **Genova** . Si tratta di un indicatore sintetico che attribuisce per le diverse categorie dimensionali un valore di impatto economico totale equivalente per presenza: tiene conto per ogni classe di lunghezza dell' impatto diretto su marine, servizi e cantieri e indiretto sulle filiere economiche a valle e a monte. Ma tiene anche in considerazione l' impatto indotto , come effetto dei consumi realizzati grazie alle retribuzioni pagate agli occupati del comparto e delle filiere attivate, e catalizzato , cioè l' effetto delle spese dirette sul territorio da parte degli equipaggi e degli armatori. **Genova** For Yachting L' associazione nata a fine 2017 raccoglie 50 operatori della nautica professionale a **Genova**, attivi nei settori dei servizi, marina, cantieri, tecnologie e professionisti. Le realtà di **Genova** For Yachting nel 2019 hanno realizzato un fatturato di 210 milioni di euro, contano 475 occupati e hanno coinvolto oltre 1.800 fornitori in Italia. Nel **Porto** di **Genova** occupano il 2% della superficie totale (360 mila metri quadrati). Prendendo in esame tutti questi indicatori, il Teei emerso dallo studio è pari a 8.805 euro, cioè l' impatto economico totale che uno yacht tra i 36 e i 50 metri di lunghezza crea in media per un giorno di





## BizJournal Liguria

Genova, Voltri

---

della lunghezza delle imbarcazioni, fino a superare i 45 mila euro per yacht più lunghi di 75 metri. Partendo dai dati reali delle società del cluster (che nel 2019 hanno gestito oltre 1.800 toccate di yacht e accolto imbarcazioni nelle proprie strutture per un totale di 46.530 giorni di permanenza), è stato possibile quantificare l' impatto economico totale della nautica professionale di **Genova** per il 2019 in 369 milioni di euro. Ne deriva anche il livello occupazionale equivalente generato, pari a oltre 2 mila unità. Il comparto concorre considerevolmente anche sul pil ligure (133 milioni di euro), lungo una filiera articolata e diversificata: a incidere maggiormente c' è il settore nautico (39,8%), seguito dalla manifattura (15,4%), i servizi immobiliari (8,7%), le forniture elettriche (7%), le attività professionali (4,3%), il commercio (3,6%), il trasporto e magazzinaggio (3,3%), le attività amministrative (3%), gli alloggi e la ristorazione (2,8%), i servizi assicurativi e finanziari (2%). Se il 2019 è stato l' anno migliore dal 2008 per il mercato dei grandi yacht, le prospettive sono quelle di un' ulteriore crescita : nel 2022 la flotta globale potrebbe raggiungere le 5.800 unità (attualmente sono 5.646). Oltre al numero, secondo lo studio di The European House - Ambrosetti, le stime di crescita riguardano anche la dimensione media delle imbarcazioni : negli ultimi dieci anni gli yacht da 30-40 metri sono aumentate del 35% e quelle 40-60 del 56%, ma le metrature 60-90 e superiori a 90 sono cresciute addirittura del 94% e del 112%. In questo contesto **Genova** non può stare a guardare : se davvero punta a diventare la capitale del Mediterraneo, deve riuscire ad attrarre gli yacht di grandi dimensioni , vincendo la competizione con hub come Barcellona e Marsiglia: «Per farlo occorre attrezzarsi per mettere a punto le strategie di attrazione più efficaci, come servizi e infrastrutture», precisa Briante. «I nostri competitori all' estero stanno crescendo - sottolinea Costaguta - Dobbiamo sviluppare spazi e infrastrutture. Ma ci deve essere riconosciuto un ruolo di interlocutori , per costruire insieme la città di domani: il settore della nautica non è slegato dal resto del territorio, ma è un mercato con grosse ricadute e che può ancora crescere».

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Gianni Onorato L' amministratore delegato di Msc è ottimista «Chi viaggia con noi vuole restare perché si sente protetto»

### «Le vacanze in sicurezza sono ancora possibili Il protocollo funziona»

SIMONE GALLOTTI

genova Msc mette la barra a dritta perché «dopo nove crociere possiamo dirlo: il protocollo funziona». Gianni Onorato è decisamente più ottimista rispetto a un paio di mesi fa. L' amministratore delegato della compagnia oggi è confortato dai numeri positivi che i tamponi hanno garantito alla ripartenza delle crociere: «Abbiamo superato i 12 mila passeggeri e portato a Genova in sicurezza 8 mila turisti». E ora dopo Grandiosa, salpata il 16 agosto, toccherà a Magnifica raddoppiare l' offerta sul Mediterraneo. «Sì, anche per questa nave abbiamo scelto il capoluogo ligure come porto di partenza. Speriamo che rimanga accessibile anche per gli altri mercati, non solo quello italiano».

**Come stanno andando le prenotazioni?** «Dal nostro punto di vista, bene. E ci sono alcuni aspetti interessanti: continua a crescere, ad esempio, il numero degli ospiti che dopo la prima settimana ci chiede di rimanere a bordo anche per un secondo viaggio. Lo fanno perché c' è un forte sconto sul prezzo, ma anche per la sicurezza. "Ci sentiamo più protetti a bordo", dicono, che a casa...». Un po' esagerato... «Non è vero. Il nostro sistema funziona.

Facciamo i tamponi a tutti. All' equipaggio ne facciamo tre. E infatti abbiamo dovuto negare l' imbarco a 129 passeggeri e 5 marittimi. E poi controlliamo anche le guide delle escursioni e i nostri marittimi non possono scendere a terra. Siamo rigidi, ma sempre con buon senso. E questo ha fatto una buona impressione anche sui passeggeri stranieri. Ma lo sa che su Grandiosa abbiamo contato che un ascensore viene sanificato 48 volte al giorno?». **Gli stranieri vogliono venire in crociera?** «Il faro ora è puntato sulla Francia, dove ci sono le vacanze scolastiche e sulla Svizzera. Si tratta di due mercati molto importanti per la nostra compagnia».

**Avete avuto anche dei casi a bordo?** «Sì, 8 persone che sono state tutte messe subito in isolamento. E 16 sono stati invece i passeggeri che non abbiamo imbarcato perché non avevano rispettato le regole delle escursioni. Abbiamo tracciato tutti grazie al nostro braccialetto elettronico, abbiamo effettuato i controlli e messo tutto in sicurezza. Vogliamo però migliorare ancora...». Cosa avete in mente? «C' è una grande innovazione tecnologica sul fronte dei test. Noi abbiamo scelto quello antigenico e presto ridurremo i tempi di attesa per i passeggeri. Ma si sta lavorando anche su tamponi salivari o del fiato. Con strumenti così semplici ed economici, potremmo effettuare più test durante il viaggio così da alzare ulteriormente l' asticella». Quanto può andare avanti questo sistema? «Sicuramente sino a che non ci sarà un vaccino. Ma ad oggi noi siamo attrezzati per garantire vacanze in sicurezza. I risultati non sono brillanti, ma nemmeno



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

così negativi. Questo protocollo è sostenibile anche economicamente. E non era scontato. Abbiamo definito un modello, grazie anche a diverse istituzioni come la sanità marittima (l' Usmaf, ndr) e la protezione civile locale, e adesso crediamo possa servire da base comune per tutto il settore delle crociere, come sostiene anche il nostro presidente Pier Francesco Vago che sta spingendo su questo fronte con Clia, l' associazione delle compagnie da crociera». --

## Costa Diadema interrompe la crociera e rientra a Genova

Redazione

Genova - La nave da crociera Costa Diadema ha interrotto la crociera nel Mediterraneo e si sta dirigendo dal porto di Napoli verso quello di Genova. Lo scorso 12 ottobre proprio gli uffici della Sanità marittima di Genova avevano chiesto a Costa Crociere di effettuare tamponi precauzionali a tutto l'equipaggio della nave dopo che nei giorni precedenti sette passeggeri sbarcati nel porto Palermo erano risultati positivi al Covid-19. "La massima responsabilità e priorità per Costa Crociere sono il rispetto delle normative, la tutela dell'ambiente, la salute, la sicurezza e il benessere dei nostri ospiti, delle persone e dei luoghi che visitiamo, e del nostro equipaggio", ha premesso la compagnia in una nota a ShipMag. Costa Crociere ha poi spiegato che "in considerazione della situazione epidemiologica in Francia, abbiamo deciso di terminare anticipatamente la crociera in corso di Costa Diadema, che Costa sta operando per conto di un tour operator francese, con a bordo solo passeggeri francesi. Questa scelta responsabile è stata presa al fine di consentire un rientro in sicurezza dei passeggeri al loro paese di origine e garantire la salute dei nostri equipaggi e delle comunità che visitiamo". La compagnia ha concluso: "La nave è attualmente in navigazione per fare rientro direttamente a Genova, il porto di arrivo dell'itinerario, dove è prevista attraccare venerdì 16 ottobre. Le crociere di Costa Deliziosa e Costa Smeralda, che stanno effettuando rispettivamente itinerari nel Mediterraneo orientale e occidentale, sono confermate e proseguiranno regolarmente". \*\*\* Vuoi essere aggiornato in tempo reale? Iscriviti al nostro canale Telegram \*\*\*



### Costa Diadema interrompe la crociera e rientra a Genova

13 OTTOBRE 2020 - Redazione



Genova - La nave da crociera **Costa Diadema** ha interrotto la crociera nel Mediterraneo e si sta dirigendo dal **porto di Napoli** verso quello di Genova.

Lo scorso 12 ottobre proprio gli uffici della **Sanità marittima di Genova** avevano chiesto a **Costa Crociere** di effettuare tamponi precauzionali a tutto l'equipaggio della nave dopo che nei giorni precedenti **sette passeggeri sbarcati nel porto Palermo** erano risultati positivi al Covid-19.

"La massima responsabilità e priorità per **Costa Crociere** sono il rispetto delle normative, la tutela dell'ambiente, la salute, la sicurezza e il benessere dei nostri ospiti, delle persone e dei luoghi che visitiamo, e del nostro equipaggio", ha premesso la compagnia in una nota a **ShipMag**.

**Costa Crociere** ha poi spiegato che "in considerazione della situazione epidemiologica in Francia, abbiamo deciso di terminare anticipatamente la crociera in corso di **Costa Diadema**, che Costa sta operando per conto di un tour operator francese, con a bordo solo passeggeri francesi. Questa scelta responsabile è stata presa al fine

Iscriviti alla newsletter

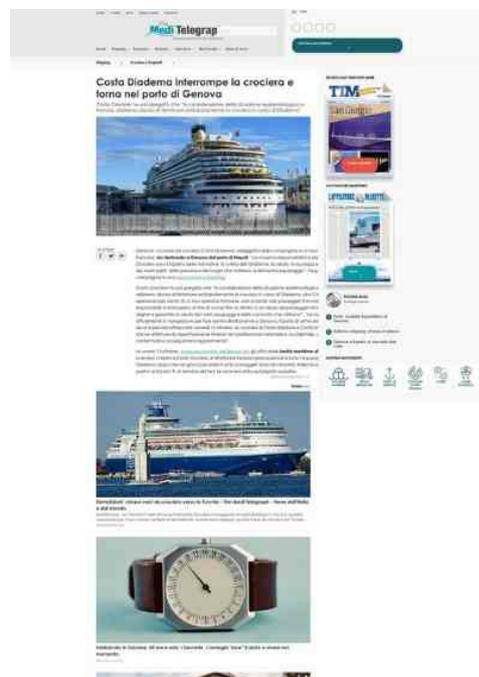
Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

## The Medi Telegraph

Genova, Voltri

### Costa Diadema interrompe la crociera e torna nel porto di Genova

**Genova** - La nave da crociera Costa Diadema, noleggiata dalla compagnia a un tour operator francese, sta rientrando a **Genova** dal **porto** di Napoli . 'La massima responsabilità e priorità per Costa Crociere sono il rispetto delle normative, la tutela dell' ambiente, la salute, la sicurezza e il benessere dei nostri ospiti, delle persone e dei luoghi che visitiamo, e del nostro equipaggio', ha premesso la compagnia in una nota inviata a ShipMag. Costa Crociere ha poi spiegato che 'in considerazione della situazione epidemiologica in Francia, abbiamo deciso di terminare anticipatamente la crociera in corso di Diadema, che Costa sta operando per conto di un tour operator francese, con a bordo solo passeggeri francesi. Questa scelta responsabile è stata presa al fine di consentire un rientro in sicurezza dei passeggeri al loro paese di origine e garantire la salute dei nostri equipaggi e delle comunità che visitiamo'. "La nave è attualmente in navigazione per fare rientro direttamente a **Genova**, il **porto** di arrivo dell' itinerario, dove è prevista attraccare venerdì 16 ottobre. Le crociere di Costa Deliziosa e Costa Smeralda, che stanno effettuando rispettivamente itinerari nel Mediterraneo orientale e occidentale, sono confermate e proseguiranno regolarmente'. Lo scorso 12 ottobre, come raccontato dal Secolo XIX , gli uffici della Sanità marittima di **Genova** avevano chiesto a Costa Crociere di effettuare tamponi precauzionali a tutto l' equipaggio della Diadema dopo che nei giorni precedenti sette passeggeri sbarcati nel **porto** Palermo erano risultati positivi al Covid-19. Al termine del test, la nave era stata autorizzata a partire.



### SCAMBI COMMERCIALI

## I porti della Spezia e Casablanca più vicini con il progetto 'Fenix'

I porti di Spezia e Casablanca saranno più vicini. Il risultato? Scambi commerciali più efficienti. Il merito è del progetto europeo 'Fenix', attraverso il quale verrà realizzato un corridoio logistico internazionale. Oltre all' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale, saranno coinvolti nel processo anche il gruppo 'Tarros' e 'Circle'. La prima fase è stata finalizzata nei giorni scorsi con uno sviluppo scambio depo che, in particolare, riguarda i dati tra gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l'interoperabilità dei sistemi informativi nei porti di Spezia e Casablanca. Lo scopo ultimo è semplificare e integrare i flussi informativi e armonizzare e digitalizzare progressivamente i flussi documentali, sfruttando strumenti innovativi quali Blockchain e intelligenza artificiale. Antenne, sigilli, lettori consentono di velocizzare le operazioni. Le prime, posizionate vicino ai varchi, rilevano automaticamente a radiofrequenza i sigilli posizonati sul container, controllando gli accessi; il lettore Long range garantisce invece un ampio raggio di lettura. Sui container caricati sui camion sono presenti poi i sigilli, al cui interno è inserito un componente elettronico che assicura un' identificazione immediata. Comunicando tra loro, gli strumenti consentono l' accesso diretto al terminal. In questo clima di innovazione proseguono poi l' attività mirata ad assicurare lo scambio anticipato dei documenti al porto di arrivo - prima della partenza della nave -, nonché di sfruttare gli strumenti di digitalizzazione doganale.



## Shipping Italy

### La Spezia

## Digitalizzazione spinta per i container di Tarros sulla rotta fra Spezia a Casablanca

I porti della Spezia e Casablanca saranno più vicini grazie al progetto europeo Fenix attraverso il quale verrà realizzato un corridoio logistico internazionale che vede coinvolti l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, il Gruppo Tarros e Circle. La prima fase del progetto pilota relativo all' International Fast & Secure Trade Lane è stata finalizzata nei giorni scorsi. Il progetto riguarda in particolare lo scambio dei dati tra tutti gli attori coinvolti nel corridoio logistico e l' interoperabilità dei sistemi informativi presenti nei porti della Spezia e Casablanca. Una nota della port authority spezzina spiega che, in virtù anche del protocollo d' intesa sottoscritto tra AdSP e Agence Nationale des Ports (Anp), il programma coinvolge il porto di Casablanca e Tarros Maroc, e punta a semplificare e integrare i flussi informativi grazie anche all' utilizzo dell' Internet of Things (IoT), nonché ad armonizzare e digitalizzare progressivamente i flussi documentali tra i diversi attori coinvolti sfruttando anche strumenti innovativi quali blockchain e intelligenza artificiale. Antenne, sigilli, lettori sono gli strumenti materiali che consentono di velocizzare le operazioni. Le antenne posizionate in prossimità dei varchi, sia in entrata che in uscita, permettono la rilevazione automatica a radiofrequenza dei sigilli Rfid posizionati sul container, controllando gli accessi. Il lettore Long Range operante in banda UHF, capace di gestire due antenne in contemporanea, garantisce un ampio raggio di lettura. Sui container caricati sui camion sono presenti invece i sigilli, installati in questi giorni dal Gruppo Tarros e Circle, di tipo Internet of Things (eSeals), al cui interno è inserito un componente elettronico Rfid che, attraverso una sequenza numerata, ne permette l' immediata identificazione, permettendo altresì di capire se si tratta di un ingresso (export) o uscita (import). Comunicando tra loro, antenne, lettori e sigilli permettono l' accesso diretto al terminal. La fotocellula posizionata al Gate **portuale** è in grado, infatti, di rilevare la numerazione corrispondente al sigillo, identificando la bolla corrispondente ad esso e annullandone possibili rallentamenti di controllo e/o ispezione. AdSP di Spezia, Gruppo Tarros e Circle stanno inoltre portando avanti le attività necessarie ad assicurare lo scambio anticipato dei documenti al porto di arrivo prima della partenza della nave, nonché di sfruttare gli strumenti evoluti di digitalizzazione doganale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Nei giorni scorsi, in particolare, è stato sviluppato, a cura di AdSP, il **sistema** che permette di interconnettere le piattaforme informatiche in uso nei porti della Spezia e di Casablanca, nonché i sistemi degli altri attori coinvolti nel corridoio internazionale.



I porti della Spezia e Casablanca saranno più vicini grazie al progetto europeo Fenix attraverso il quale verrà realizzato un corridoio logistico internazionale che vede coinvolti l'Autorità di Sistema Portuale del Mar

## Il porto di Livorno punta sulla cellulosa

15 ottobre 2020 - E' stato trasmesso all' Unione Europea, per la successiva pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale comunitaria (GUE), il bando relativo all' appalto integrato per l' affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell' esecuzione dei lavori di raddoppio del capannone dello stoccaggio cellulosa in zona M+K del **porto di Livorno**. In particolare, si richiede la realizzazione speculare della struttura esistente, traslata di 20 metri, in modo da accedere ai due lati dei capannoni dal corridoio centrale che si verrà a realizzare. Con questa opera verrà incrementata la capacità di stoccaggio di cellulosa dell' attuale capannone, che vedrà implementate le proprie dimensioni di ulteriori 10 mila mq. Oggetto dell' appalto è anche la realizzazione di locali ufficio annessi al capannone e la copertura del corridoio d' accesso da realizzare con una struttura in acciaio. L' importo complessivo dell' appalto è di circa 9 milioni di euro. Per l' esecuzione delle prestazioni progettuali e di bonifica si prevedono 180 giorni naturali e consecutivi. Mentre la durata prevista per l' esecuzione dei lavori è di 395 giorni, decorrenti dalla data del verbale di consegna dei lavori. Le offerte da parte dei soggetti interessati dovranno pervenire entro il prossimo 11 dicembre (ore 12.00).

GAM EDITORI



## Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

in piazzetta citi

### «Il distributore dismesso trasformato in discarica» Minoranze attaccano

portoferraio Preoccupa lo stato in cui versa l' ex impianto di carburante da anni non più in uso in piazzetta Citi. La struttura, oggi ricoperta da pannelli e gigantografie che riprendono spiagge e zone panoramiche dell' Elba, fa parte del Demanio marittimo. Per cui l' area rientra nelle competenze dell' **Autorità Portuale**. Ma il tutto è lasciato al degrado. Quanto basta perché i consiglieri di minoranza Simone Meloni, Federica Cetica e Vincenzo Fonino hanno inviato al sindaco Angelo Zini un' interpellanza con la quale chiedono di sapere, nel prossimo consiglio comunale, quali iniziative ha preso o intende prendere l' amministrazione, nei confronti della proprietà e dell' **autorità portuale**, affinché, «quanto prima - si legge nel documento - si proceda al completo recupero dell' area di piazza Citi attraverso la rimozione definitiva dell' ex impianto di distribuzione di carburanti e la bonifica dell' area oltreché del manufatto a suo posto alla base della biglietteria rimossa presso il molo Alto Fondale». Anche se la medesima **autorità** ha cercato di nascondere il degrado con la collocazione di una serie di pannelli, non si è potuto evitare che purtroppo, anche grazie all' inciviltà di alcuni cittadini e ospiti, l' area retrostante è diventata una discarica a cielo aperto. «Basta sporgersi al di là dei pannelli - dicono sempre i consiglieri di opposizione - per scorgere rifiuti abbandonati di ogni genere con i relativi effetti di cattivo odore, certamente ampliato nella stagione estiva e infestazione di animali». Si rende quindi auspicabile, quanto prima il recupero di tale area attraverso la rimozione definitiva dell' ex impianto di distribuzione carburanti con «la realizzazione di un intervento di completa rimozione - conclude la nota - del materiale fuori terra presente, ovvero gli erogatori e la struttura adibita a box ufficio e di tutti i serbatoi e con la relativa bonifica dell' area». --



### Piombino

## Ecoballe, tornano le navi militari Riprendono le ricerche in mare

Arriveranno stasera al **porto** di Piombino le unità navali della Marina Militare per completare la ricerca e il recupero delle ecoballe nel golfo di Follonica. Si tratta della nave Anteo attrezzata per calare una campana dove potranno operare i palombari e un cacciamine dotato di sonar sofisticati. Si aggiungerà poi un' altra nave di Ispra per le ricerche. Il compito di questa nuova missione è duplice. Si tratta di riprendere dal **porto** di Piombino le ricerche nel golfo di Follonica e nello stesso tempo procedere anche al recupero di una balla già individuata in precedenza e che era rimasta incastrata nel fango. In questa campagna si provvederà anche a verificare i 4-5 obiettivi (le strumentazioni di bordo del cacciamine permetteranno di capire meglio se sono ecoballe o altro) individuati nella seconda serie di ricerche e monitoraggi che hanno riguardato 110 chilometri quadrati di mare. Al termine dell' indagine viene elaborata di una mappa tridimensionale delle aree, con la precisa posizione delle eventuali ecoballe individuate. Questa tipologia di attività è stata condotta integrando le precedenti operazioni, iniziate il 6 agosto, che hanno visto gli assetti specializzati della Marina Militare impegnati nelle fasi di ricerca e recupero e che hanno già portato al ripescaggio di 12 ecoballe. Ora si tratta di portare a termine le operazioni. Naturalmente i tempi di esecuzione di questa missione sono condizionati dal meteo. m. p.

The image shows a page from the newspaper 'Tutto Grosseto'. The main headline is 'Ecoballe, tornano le navi militari Riprendono le ricerche in mare'. Other visible headlines include 'Incendio in una casa Due anziani salvati dai vigili del fuoco', 'Koska 7, ricordo sempre vivo Una messa per non dimenticare', 'Domattina riunione per la ripulificazione della frazione Rigini', 'Aree, avvocato l'assunzione dei soci per bilancio e statuto', 'Unicoop, torna «Dona la spesa» Un pacco per chi ha bisogno', 'Infia, crisi di auto a Pratica di Mare Protesta di un cittadino', and 'Proteste di un cittadino di Pratica di Mare'. There are several small photographs accompanying the articles.



## Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

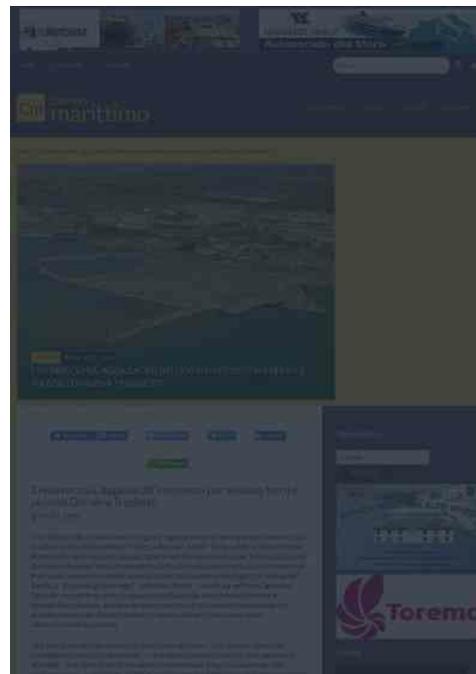
### Di Majo tende la mano a operatori e imprese portuali

LA MOSSA «Non garantire la continuità della attuale presidenza rischierebbe di disperdere e di rendere improduttivo un percorso avviato. Andare in discontinuità ora, in uno dei periodi più drammatici vissuti dal Porto di Civitavecchia per effetto del Covid 19 e del calo del carbone destinato alla centrale Enel, rischierebbe di disperdere gli sforzi che questa amministrazione sta approfondendo per risolvere alcune vertenze sindacali e adeguare il complesso sistema dei servizi di interesse generale al quadro delle ridotte risorse finanziarie, cercando di mantenere i livelli occupazionali ed un elevato livello dei servizi». Sono queste le premesse con cui il presidente dell' **Adsp** Francesco Maria di Majo ha deciso di fare appello al cluster portuale in una lettera in cui ripercorre i 4 anni di mandato (scadrà il prossimo 24 novembre), le difficoltà incontrate, le inchieste giudiziarie e il lavoro fatto. «Cari operatori, come avrete già saputo - inizia la lunga nota - ho dato recentemente la mia disponibilità alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti al rinnovo del mio mandato. Ho assunto tale decisione soprattutto per senso di responsabilità, perché ritengo che il bilancio di questi quattro anni vada giudicato tenendo conto sia della situazione di partenza del nuovo ente, che ha ereditato contenziosi di elevato valore, ma soprattutto tenendo conto del contesto». Dalle vertenze delle società di interesse generale in cui erano a rischio posti di lavoro, alla guerra delle banane in cui il Tar del Lazio con due sentenze ha riconosciuto la piena legittimità dei provvedimenti adottati dall' ente, fino al caso Gtc, un lungo elenco in cui non mancano le opere progettate e i lavori avviati. «Questa non vuole essere una lettera autoreferenziale conclude di Majo - ma far comprendere che l' operato di un' amministrazione e del suo presidente vanno giudicati sulla base di una visione d' insieme. Sono certo che lavorando tutti insieme come avvenuto con successo durante il lockdown, riusciremo a far compiere al porto il definitivo salto di qualità». Un appello, quello del numero uno di Molo Vespucci, che arriva proprio quando da imprese e cluster portuale era emersa una forte sofferenza ed era stata manifestata, da molti, la necessità di discontinuità nella gestione dello scalo. Nelle scorse settimane storici operatori del porto avevano auspicato una guida diversa, appellandosi ai requisiti richiesti dal bando della comprovata esperienza nel settore e a quanto pare stavano pensando a un' azione comune presso Regione e Mit. Richieste di discontinuità erano arrivate anche dalla politica, come nel caso del sindaco Ernesto Tedesco, del vice presidente del consiglio regionale David Porrello e da ultima dalla consigliera regionale di Italia Viva Marietta Tidei che in un intervento aveva evidenziato la necessità «che a guidare lo scalo fosse un manager di comprovata esperienza nel settore non necessariamente espressione del territorio». Intanto proprio il futuro del porto in vista dell' imminente scadenza dell' attuale presidente è stata ieri al centro del direttivo del Partito democratico. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Civitavecchia, aggiudicati interventi per sistema ferro e piazzali Darsena Traghetti

15 Oct, 2020 **CIVITAVECCHIA** - Conclusione delle gare e aggiudicazione di due importanti interventi. Lo fa sapere in una nota l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Il primo intervento riguarda la progettazione definitiva ed esecutiva per la riorganizzazione del sistema ferro nell' area di competenza dell' Autorità di Sistema Portuale di **Civitavecchia**. Il secondo intervento è relativo al primo stralcio del piazzale area traghetti al servizio del Pontile 2 . "Entrambi gli interventi" - sottolinea l' AdSP - "inserirsi sia nel Piano Operativo Triennale che nel Programma Triennale delle Opere vigenti, rivestono carattere di strategicità e rilevanza, assicurando una prospettiva di sviluppo dello scalo laziale con evidenti opportunità sia per il territorio regionale che per l' intera area centro-settentrionale della penisola 'Si tratta di due ulteriori tasselli che vanno nella direzione (...) di rendere sempre più competitivo il **porto di Civitavecchia**" - ha spiegato Francesco Maria di Majo, presidente dell' AdSP - "e di inserirlo nei nuovi contesti internazionali. Colgo l' occasione per dare un' ulteriore buona notizia. Ieri, infatti, ho sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l' accordo di programma ' Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese ' in base al quale l' ente beneficerà del contributo pubblico di circa 100 milioni di euro, 70 dei quali saranno destinati al riassetto della viabilità interna del **porto di Civitavecchia** e i restanti 30 milioni per la realizzazione del nuovo **porto commerciale di Fiumicino** '. "Il primo intervento" - ha spiegato l' Authority di **Civitavecchia** in una nota - "relativo all' affidamento in appalto di servizi attinenti all' architettura e all' ingegneria, riguarda le attività di progettazione definitiva ed esecutiva degli interventi di riorganizzazione del sistema ferro in ambito portuale che prevedono, oltre alla riorganizzazione dell' attuale fascio binari interno anche il collegamento diretto con il Terminal Commerciale (Terminal Container e Terminal Auto) e l' ottimizzazione geometrica della deviate per le banchine 23 e 24 (Terminal del Ferro Cromo e banchina multi-purpose). Il quadro economico prevede un impegno di spesa pari a circa 600.000,00 euro, la cui copertura economica è stata garantita per il 50% con fondi della Regione Lazio e per la restante parte, con il cofinanziamento dell' Unione europea nell' ambito del Bando CEF Transport 2019. Più in generale, con l' ammissione del progetto 'Fast Track to the sea. Implementing the upgrade of the last mile rail connections port of **Civitavecchia**', l' UE ha reso nella disponibilità dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale il cofinanziamento di circa 3,8 milioni di euro dei 18 milioni di euro previsti per la realizzazione dell' intero intervento. Tale disponibilità, permetterà, subito dopo la conclusione delle attività di progettazione già affidate, l' immediato avvio dei lavori di infrastrutturazione ed implementazione del sistema ferroviario in ambito portuale. "Il secondo intervento" - ha concluso l' ente portuale - "relativo alla creazione dei piazzali retrostanti il pontile 2 c he è attualmente in fase di realizzazione, rientra all' interno della pianificazione della costruenda Darsena Traghetti e si colloca tra quelle opere previste nell' ambito del Piano Regolatore Portuale. L' intervento, con un impegno di spesa da quadro economico posto a base di gara pari a circa 5,4 milioni di euro, consentirà la creazione di nuovi spazi a disposizione dei traffici ro-ro e ro-pax, con un' estensione pari a circa 39.000 mq".



# Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

## Conferenza stampa di presentazione del Protocollo di Intesa tra ITS Fondazione G. Caboto, AdSP MTCS ed Escola Europea - Intermodal Transport

Si annuncia l'avvio di un nuovo 'Corso Tecnico Superiore per l'infomobilità e le infrastrutture logistiche - Gestione della logistica integrata e dei processi di spedizione'. I corsi si terranno presso l'autorità portuale del **porto** di **Civitavecchia**. Al progetto partecipano già circa 15 imprese oltre alla IIS L. Calamatta di **Civitavecchia** (Istituto Tecnico Trasporti e Logistica). Il protocollo d'intesa e il nuovo Corso saranno presentati durante una video conferenza stampa via zoom il prossimo 19 ottobre alle ore 10.30.



## Di Majo: lettera aperta agli operatori

*Spiegando le ragioni della sua disponibilità al rinnovo del mandato a presidente*

Redazione

CIVITAVECCHIA Francesco Maria di Majo ha inviato una lettera aperta agli operatori portuali, spiegando loro le ragioni per le quali ha dato la propria disponibilità alla ministra Paola De Micheli al rinnovo del mandato a presidente dell'**AdSp** del Mar Tirreno centro settentrionale. Di seguito pubblichiamo il testo integrale: Cari operatori, come avrete già saputo, ho dato recentemente la mia disponibilità alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti al rinnovo del mio mandato. Ho assunto tale decisione soprattutto per senso di responsabilità, tenuto conto in particolare di questi due fattori: Non garantire la continuità della attuale presidenza rischierebbe di disperdere e di rendere improduttivo un percorso avviato, volto a portare nei prossimi mesi a Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, quei finanziamenti, in particolare a valere sul Recovery Fund, indispensabili per ultimare talune opere fondamentali per lo sviluppo dei tre porti (oltre ad altre iniziative che stiamo portando avanti, insieme ad importanti player dell'economia italiana, nell'ambito dell'Unione Europea al fine di sviluppare ulteriormente a Civitavecchia la componente green attraverso l'uso di nuove fonti energetiche alternative) anche in considerazione dell'ampia superficie del demanio marittimo non data in concessione ai privati; Andare in discontinuità ora, in uno dei periodi più drammatici vissuti dal porto di Civitavecchia per effetto del Covid-19 e del calo del carbone destinato alla centrale Enel, rischierebbe anche in questo caso di disperdere gli sforzi che questa amministrazione sta approfondendo per risolvere alcune vertenze sindacali e adeguare il complesso sistema dei servizi di interesse generale (la cui spesa è la più elevata tra tutti i porti d'Italia) al quadro delle ridotte risorse finanziarie per effetto dell'emergenza sanitaria, cercando di mantenere i livelli occupazionali ed un elevato livello dei servizi. Unitamente a questi due fattori, ho voluto dare di nuovo la mia disponibilità a svolgere un secondo mandato perché ritengo che il bilancio di questi quattro anni vada giudicato tenendo conto sia della situazione di partenza del nuovo ente, che ha ereditato contenziosi di elevato valore ed è diventato del tutto operativo solo dopo circa 7 mesi con la costituzione del Comitato di Gestione, ma soprattutto tenendo conto del contesto. In questi 4 anni ho dovuto operare dribblando non pochi ostacoli che certamente esulano dai compiti già di per sé difficili e complessi affidati ad un Presidente di Autorità di Sistema Portuale (come è noto l'**AdSp** è tra l'altro un'amministrazione attiva che svolge funzioni di stazione appaltante ed amministra tutte le aree del demanio marittimo). Mi riferisco alle diverse vicende giudiziarie a tutti note, a cui hanno fatto seguito motivate richieste di archiviazione a dimostrazione della assoluta correttezza e legittimità di tutte le azioni e procedure da me adottate; mi riferisco, ancora, agli innumerevoli articoli diffamatori che ho dovuto contrastare anche penalmente nel corso di questi anni. A tutto ciò si sono aggiunti i noti contrasti interni all'ente di cui la stampa locale ha voluto dare grande risonanza, che certamente hanno pregiudicato quella coesione necessaria per poter affrontare con serenità ed efficacia tante problematiche. Ebbene, nonostante questo contesto avverso, abbiamo assicurato non solo lo svolgimento delle molteplici e complesse funzioni ordinarie ma anche quelle straordinarie affrontando diverse problematiche: dalle vertenze delle società di interesse generale in cui erano a rischio posti di lavoro alla c.d. guerra delle banane (in cui il TAR Lazio con due sentenze ha riconosciuto la



piena legittimità dei provvedimenti adottati dall'ente); dalla vertenza (che si trascina da circa 10 anni) della società GTC all'impatto dell'emergenza sanitaria nel porto di Civitavecchia che è stata affrontata in perfetta cooperazione con le altre istituzioni che operano in porto e le società di interesse generale, consentendo addirittura che venissero ospitate in sicurezza non poche navi da crociera che



## Messaggero Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

cercavano disperatamente un approdo e che venisse assicurato il rimpatrio di decine di migliaia di italiani bloccati in Spagna. Questa amministrazione nonostante tale contesto certamente non facile è riuscita a portare a termine importanti progetti infrastrutturali. Nei prossimi mesi verrà, tra gli altri, inaugurato il nuovo pontile Barcellona-Civitavecchia da 240 metri della Darsena Traghetti; sarà completato il porto commerciale di Gaeta con circa 70 mq di nuovi piazzali. Sono stati avviati nuovi fondamentali progetti, per due dei quali i relativi bandi di gara sono stati recentemente aggiudicati (l'appalto di lavori di quasi 5 milioni di euro per le opere di urbanizzazione della darsena traghetti e quello per la progettazione definitiva ed esecutiva del potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario a Civitavecchia, il cui investimento è di circa 18 milioni di euro, di cui circa 4 milioni di euro sono contributi a fondo perduto della Commissione Europa). Anche per la nuova darsena pescherecci del porto di Fiumicino è prossima la finalizzazione del progetto esecutivo. Nella realizzazione di queste opere l'ente è riuscito ad avere il sostegno dell'Unione Europea che ha valutato positivamente i nostri progetti e, quindi, le richieste di contributi da noi presentate nell'ambito di bandi di gara a livello europeo. Significativa è la circostanza che questa amministrazione è risultata vincente anche in bandi di gara innovativi in cui occorre dimostrare la capacità di saper mettere insieme i contributi a fondo perduto della Commissione UE con finanziamenti della BEI. Da ultimo l'AdSp si è vista aggiudicare, insieme ai porti spagnoli, un bando europeo sulla politica di vicinato con i porti del Nord-Africa che avrà anche l'obiettivo di creare nuove opportunità di lavoro nel settore portuale per i giovani. Non voglio dilungarmi oltre sui risultati del lavoro, condotto silenziosamente e con impegno in questi 4 anni (potrei citare la ricognizione di tutte le concessioni dei tre porti; la riforma tributaria etc.) perché questa non vuole essere una lettera autoreferenziale ma far comprendere che l'operato di un'Amministrazione e del suo Presidente vanno giudicati sulla base di una visione d'insieme, tenendo conto anche del contesto in cui siamo stati chiamati ad operare e non limitandosi ad ascoltare solo coloro il cui principale e malcelato obiettivo è quello di tutelare i propri personali interessi, confliggenti con la politica di trasparenza e di efficientamento e, quindi, di competitività che questa amministrazione ha voluto imporre sin dai primi mesi del mio mandato. Faccio pertanto appello ai tanti lavoratori ed imprenditori dei porti del Lazio affinché proseguano, invece, nel dialogo costruttivo con questa amministrazione in modo da portare avanti i progetti di sviluppo della portualità laziale fondamentali per rilanciare l'economia e l'occupazione dei territori. A tal fine è importante unirsi all'ente nel rappresentare con maggior vigore le esigenze di questa portualità ottenendo ulteriori sostegni finanziari dal Governo e dalla Regione, analogamente a quanto è avvenuto, con successo, durante il lockdown in cui grazie ad una azione condivisa con il cluster portuale questo ente si è visto assegnati dal MIT risorse per circa 100 milioni di Euro. Sono certo che, lavorando tutti insieme e nella stessa direzione, e mettendo a frutto le tante intelligenze ed energie in campo, riusciremo a far compiere ai porti del network il definitivo salto di qualità e a renderli pronti a raccogliere le sfide del futuro trovando il giusto equilibrio tra sviluppo dell'economia e tutela dell'ambiente. Ora però l'obiettivo a breve termine è quello di salvaguardare i posti di lavoro delle diverse società che si trovano in profonda crisi perché hanno più di tutte sofferto per il calo di produzione di alcuni settori economici, quali l'automotive e quello delle crociere, a seguito dell'emergenza sanitaria. In tale azione questa amministrazione può svolgere un ruolo importante se non viene delegittimata nei confronti delle istituzioni alle quali deve rivolgere le proprie istanze per individuare soluzioni a questo stato di crisi. Il porto di Civitavecchia, in particolare, è una risorsa fondamentale per il territorio, la Regione e l'intero Paese per la ricchezza che in tanti anni ha contribuito a produrre anche in termini occupazionali, e quindi ha bisogno dell'unità e del lavoro di tutti per superare questo difficile momento e dare completamento ai tanti progetti di sviluppo avviati. Non si chiede assistenza, ma di sostenere la piena ripresa delle nostre attività.

---



## Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

### Il presidente di Majo scrive agli operatori portuali di Civitavecchia per annunciare la sua ricandidatura

Lettera a firma di Francesco Maria di Majo \*\* presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Cari operatori, come avrete già saputo, ho dato recentemente la mia disponibilità alla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti al rinnovo del mio mandato. Ho assunto tale decisione soprattutto per senso di responsabilità, tenuto conto in particolare di questi due fattori: - Non garantire la continuità della attuale presidenza rischierebbe di disperdere e di rendere improduttivo un percorso avviato, volto a portare nei prossimi mesi a **Civitavecchia**, Fiumicino e Gaeta, quei finanziamenti, in particolare a valere sul Recovery Fund, indispensabili per ultimare talune opere fondamentali per lo sviluppo dei tre porti (oltre ad altre iniziative che stiamo portando avanti, insieme ad importanti player dell' economia italiana, nell' ambito dell' Unione Europea al fine di sviluppare ulteriormente a **Civitavecchia** la componente 'green' attraverso l' uso di nuove fonti energetiche alternative) anche in considerazione dell' ampia superficie del demanio marittimo non data in concessione ai privati; - Andare in discontinuità ora, in uno dei periodi più drammatici vissuti dal **Porto** di **Civitavecchia** per effetto del Covid-19 e del calo del carbone destinato alla centrale Enel, rischierebbe anche in questo caso di disperdere gli sforzi che questa amministrazione sta approfondendo per risolvere alcune vertenze sindacali e adeguare il complesso sistema dei servizi di interesse generale (la cui spesa è la più elevata tra tutti i porti d' Italia) al quadro delle ridotte risorse finanziarie per effetto dell' emergenza sanitaria, cercando di mantenere i livelli occupazionali ed un elevato livello dei servizi. Unitamente a questi due fattori, ho voluto dare di nuovo la mia disponibilità a svolgere un secondo mandato perché ritengo che il bilancio di questi quattro anni vada giudicato tenendo conto sia della situazione di partenza del nuovo ente, che ha ereditato contenziosi di elevato valore ed è diventato del tutto operativo solo dopo circa 7 mesi con la costituzione del Comitato di Gestione, ma soprattutto tenendo conto del contesto. In questi 4 anni ho dovuto operare 'dribblando' non pochi ostacoli che certamente esulano dai compiti già di per sé difficili e complessi affidati ad un Presidente di Autorità di Sistema Portuale (come è noto l' AdSP è tra l' altro un' amministrazione attiva che svolge funzioni di stazione appaltante ed amministra tutte le aree del demanio marittimo). Mi riferisco alle diverse vicende giudiziarie a tutti note, a cui hanno fatto seguito motivate richieste di archiviazione a dimostrazione della assoluta correttezza e legittimità di tutte le azioni e procedure da me adottate; mi riferisco, ancora, agli innumerevoli articoli diffamatori che ho dovuto contrastare anche penalmente nel corso di questi anni. A tutto ciò si sono aggiunti i noti contrasti interni all' ente di cui la stampa locale ha voluto dare grande risonanza, che certamente hanno pregiudicato quella coesione necessaria per poter affrontare con serenità ed efficacia tante problematiche. Ebbene, nonostante questo contesto avverso, abbiamo assicurato non solo lo svolgimento delle molteplici e complesse funzioni 'ordinarie' ma anche quelle 'straordinarie' affrontando diverse problematiche: dalle vertenze delle società di interesse generale in cui erano a rischio posti di lavoro alla c.d. 'guerra delle banane' (in cui il TAR Lazio con due sentenze ha riconosciuto la piena legittimità dei provvedimenti adottati dall' ente); dalla vertenza (che si trascina da circa 10 anni) della società GTC all' impatto dell' emergenza sanitaria nel **porto** di **Civitavecchia** che è stata affrontata in perfetta cooperazione con le altre istituzioni che operano in **porto** e le società di interesse generale, consentendo addirittura che venissero ospitate in sicurezza non poche navi da crociera che



cercavano disperatamente un approdo e che venisse assicurato il rimpatrio di decine di migliaia di italiani bloccati in Spagna. Questa amministrazione nonostante tale contesto



## Shipping Italy

### Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

---

certamente non facile è riuscita a portare a termine importanti progetti infrastrutturali. Nei prossimi mesi verrà, tra gli altri, inaugurato il nuovo pontile 'Barcellona-Civitavecchia' da 240 metri della Darsena Traghetti; sarà completato il porto commerciale di Gaeta con circa 70 mq di nuovi piazzali. Sono stati avviati nuovi fondamentali progetti, per due dei quali i relativi bandi di gara sono stati recentemente aggiudicati (l'appalto di lavori di quasi 5 milioni di euro per le opere di urbanizzazione della darsena traghetti e quello per la progettazione definitiva ed esecutiva del potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario a Civitavecchia, il cui investimento è di circa 18 milioni di Euro, di cui circa 4 milioni di Euro sono contributi a fondo perduto della Commissione Europea). Anche per la nuova darsena pescherecci del porto di Fiumicino è prossima la finalizzazione del progetto esecutivo. Nella realizzazione di queste opere l'ente è riuscito ad avere il sostegno dell'Unione Europea che ha valutato positivamente i nostri progetti e, quindi, le richieste di contributi da noi presentate nell'ambito di bandi di gara a livello europeo. Significativa è la circostanza che questa amministrazione è risultata vincente anche in bandi di gara innovativi in cui occorre dimostrare la capacità di saper mettere insieme i contributi a fondo perduto della Commissione UE con finanziamenti della BEI. Da ultimo l'AdSP si è vista aggiudicare, insieme ai porti spagnoli, un bando europeo sulla politica di vicinato con i porti del Nord-Africa che avrà anche l'obiettivo di creare nuove opportunità di lavoro nel settore portuale per i giovani. Non voglio dilungarmi oltre sui risultati del lavoro, condotto silenziosamente e con impegno in questi 4 anni (potrei citare la ricognizione di tutte le concessioni dei tre porti; la riforma tributaria etc.) perché questa non vuole essere una lettera autoreferenziale ma far comprendere che l'operato di un'Amministrazione e del suo Presidente vanno giudicati sulla base di una visione d'insieme, tenendo conto anche del contesto in cui siamo stati chiamati ad operare e non limitandosi ad ascoltare solo coloro il cui principale e malcelato obiettivo è quello di tutelare i propri personali interessi, confliggenti con la 'politica di trasparenza' e di efficientamento e, quindi, di competitività che questa amministrazione ha voluto imporre fin dai primi mesi del mio mandato. Faccio pertanto appello ai tanti lavoratori e imprenditori dei porti del Lazio affinché proseguano, invece, nel dialogo costruttivo con questa amministrazione in modo da portare avanti i progetti di sviluppo della portualità laziale fondamentali per rilanciare l'economia e l'occupazione dei territori. A tal fine è importante unirsi all'ente nel rappresentare con maggior vigore le esigenze di questa portualità ottenendo ulteriori sostegni finanziari dal Governo e dalla Regione, analogamente a quanto è avvenuto, con successo, durante il lockdown in cui grazie ad una azione condivisa con il cluster portuale questo ente si è visto assegnati dal MIT risorse per circa 100 milioni di Euro. Sono certo che, lavorando tutti insieme e nella stessa direzione, e mettendo a frutto le tante intelligenze ed energie in campo, riusciremo a far compiere ai porti del network il definitivo salto di qualità e a renderli pronti a raccogliere le sfide del futuro trovando il giusto equilibrio tra sviluppo dell'economia e tutela dell'ambiente. Ora però l'obiettivo a breve termine è quello di salvaguardare i posti di lavoro delle diverse società che si trovano in profonda crisi perché hanno più di tutte sofferto per il calo di produzione di alcuni settori economici, quali l'automotive e quello delle crociere, a seguito dell'emergenza sanitaria. In tale azione questa amministrazione può svolgere un ruolo importante se non viene delegittimata nei confronti delle istituzioni alle quali deve rivolgere le proprie istanze per individuare soluzioni a questo stato di crisi. Il porto di Civitavecchia, in particolare, è una risorsa fondamentale per il territorio, la Regione e l'intero Paese per la ricchezza che in tanti anni ha contribuito a produrre anche in termini occupazionali, e quindi ha bisogno dell'unità e del lavoro di tutti per superare questo difficile momento e dare completamento ai tanti progetti di sviluppo avviati. Non si chiede assistenza, ma di sostenere la piena ripresa delle nostre attività.

## Il Sole 24 Ore

Napoli

napoli

### Lo scalo attende grandi navi e Zes

*Lo scalo archivia i primi otto mesi dell' anno con -10% dei traffici in generale*

V.V.

**napoli** Completati i lavori del dragaggio a gennaio 2020 (attesi da un decennio), il **porto** di **Napoli** si preparava a un grande salto con l' arrivo delle mega navi, almeno quelle da 9mila teus. E in verità i primi due mesi dell' anno sono stati contrassegnati dal segno positivo, grazie all' attracco delle prime navi di maggiori dimensioni. Ma poi è arrivato il Covid e con esso il lock down che hanno duramente impattato sui traffici marittimi e bloccato soprattutto le grandi navi. Lo scalo partenopeo archivia i primi otto mesi dell' anno con il -10%. «Ha tenuto il traffico container - dice il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito - è calato quello delle rinfuse liquide. Due filiere hanno garantito continuità: agroalimentare e farmaceutico». Ma il comparto che ha sofferto e continua a soffrire più di tutti è quello turistico. Il blocco delle crociere fino al 17 agosto ha rappresentato un forte colpo all' economia portuale. «Oggi - aggiorna Spirito - abbiamo Msc e Costa che toccano una volta a settimana ciascuna **Napoli**». Insomma, di crociere ne partono ancora poche». Il traffico passeggeri verso le isole del golfo si è ridotto (sempre da gennaio ad agosto) del 60% e quello verso le grandi isole, Sicilia e Sardegna, del 50%. È mancato del tutto e continua a mancare il turismo internazionale. Ma un segnale positivo si può cogliere. Spirito segnala dall' ultima settimana di luglio la ripresa del traffico a servizio del settore dell' auto, che nei primi mesi del lock down era, anch' esso, cessato. Il **porto** di **Napoli**, insomma, fa i conti con una realtà molto complessa, tanto che la ripresa si ritiene che non sia prevedibile, se non nel 2022. Anche le opere in costruzione hanno subito una battuta d' arresto. «Dopo il dragaggio - continua il presidente Spirito - è stata riempita la cassa di colmata e stiamo per pubblicare il bando per la chiusura». Si spera insomma, che possano ripartire i lavori di quel grande progetto da 100 milioni di fondi europei che dovranno essere spesi entro fine anno. «Sono partiti i lavori per ammodernare la Stazione Marittima \_ aggiunge il presidente dell' Adsp - stanno per decollare i cantieri di nuovi collegamenti stradali, fogne». Intanto, si aspetta che la Zes diventi operativa. C' è grande attesa delle zone economiche speciali che dovranno sorgere nei retroporti di **Napoli** e di Salerno, tanto che alcuni investitori, soprattutto del settore della logistica (da pochissimo entrata nel perimetro dei settori che potranno avvalersi dei benefici connessi alle Zes) si preparano a investire. Nuovi piani? Spirito non ha dubbi: lo sviluppo passa per la dotazione di infrastrutture di rete, di collegamenti ultra veloci al fine di implementare e digitalizzare lo scalo. «Non abbiamo bisogno solo di strade, di terminal, di infrastrutture tradizionali - conclude il presidente Spirito - ma di una forte accelerazione in tema di nuove tecnologie che rendano più efficienti tutti i servizi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## «Impensabile un secondo mandato per Pietro Spirito»

La notizia della ricandidatura di Pietro Spirito alla presidenza dell' **Autorità** di **Sistema** del Mar Tirreno Centrale risale a una decina di giorni fa, ma continua a far non poco rumore. Il "lavoro" portato avanti dallo stesso in questi anni è sotto gli occhi di tutti, soprattutto per quanto riguarda la gestione del porto di Napoli. Il cui culmine, almeno dal punto di vista temporale, per la serie ultimo ma non ultimo, è la presentazione del progetto congiunto di Edison e Kuwait Petroleum Italia (Q8) per un deposito costiero (del tipo small scale) di Gnl nella Darsena Petroli. "Un atto terroristico nei confronti della città". Così lo definisce, senza troppi giri di parole, il senatore del M5s Vincenzo Presutto, ascoltato da Stylo24. Senatore, cosa pensa della ricandidatura di Pietro Spirito si ricandida per un secondo mandato? "Penso sia una scelta inappropriata, perché i risultati ottenuti sono stati molto deludenti, a voler usare un eufemismo. E' nel suo diritto presentarla, certo, ma la ministra De Micheli non potrà prenderla assolutamente in considerazione. Poi se non gestire un porto è un merito, allora c'è molto da chiedersi". ad Il M5s sembrava particolarmente agguerrito, almeno nella sua cellula napoletana, contro la gestione immobile del porto di Napoli ad opera del presidente Spirito. Perché non si hanno più notizie di iniziative dei grillini contro di lui? "Personalmente ho un incontro in programma a breve con il ministero delle Infrastrutture, in particolare con il segretario Roberto Traversi, proprio per parlare nuovamente con la massima attenzione della città. Così come vedrò anche i ministri Costa e Patuanelli, per la questione del deposito Gnl che vogliono mettere nel porto di Napoli. Semplicemente una follia. Un attentato ai cittadini. E chi di dovere si assumerà la responsabilità di questa decisione, che, ovviamente, faremo tutto il possibile per bloccare. E qualora non dovessero intervenire, prendendo una posizione chiara e precisa, sarebbero responsabili, con il loro silenzio, anche de Magistris e De Luca". Qual è stato il più grande fallimento di Spirito a conclusione del suo mandato? "La verità è che Spirito non ha portato a termine una cosa buona. Il porto di fatto non è stato gestito. Dov'è il piano regolatore portuale? E' possibile che si ricandidi un presidente che in cinque anni ha praticamente smesso di parlare del piano regolatore portuale? Un presidente che in cinque anni non ha minimamente messo in considerazione la gestione del porto di Napoli, che ha una importanza strategica fondamentale per la città, in termini economici. Bisognava risolvere i problemi di inquinamento dell'aria, dei suoli, del mare, ma non è stato fatto nulla. E dopo tutto ciò, presenta la sua candidatura per continuare a fare il nulla? E' questo il merito su cui si poggia la sua richiesta? Il fare nulla? L' unica cosa fatta è stato mettere a repentaglio la salute dei cittadini con una cisterna Gnl presentata all' interno di una kermesse come Napoli Shipping Week? A questo serve l' evento? Gli organizzatori della manifestazione vogliono davvero parlare di operazioni che mettono a repentaglio la sicurezza della città?". Il M5s è ormai subordinato ai voleri del Pd. Spirito è stato indicato dall' ex ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, quindi può contare su una sponda importante a livello governativo. Voi siete disponibili a farvi ancora una volta dettare la linea dal Pd nella nomina di ruoli strategici per l' economia nazionale come le presidente delle **autorità** portuali? "Spirito non ha l' appoggio della città, come non ha quello del M5s, per cui il presidente del porto di Napoli deve essere in grado di gestire lo scalo in chiave commerciale positiva. Deve essere una figura di alto profilo professionale e di grandi valori, orientati soprattutto alla tutela degli interessi dei cittadini. Che devono tornare a respirare, nel vero senso della parola. C'è bisogno di un porto che elimini i rischi ad esempio derivati dalla presenza di idrocarburi o di altri derivati del



Vincenzo Presutto, senatore del M5s, a Stylo24: in cinque anni non ha portato a termine una sola cosa buona. E



## Stylo 24

### Napoli

---

di esplosione al pari di quanto accaduto in Libano a Beirut, dove un pezzo della città è stato sventrato da una deflagrazione avvenuta nel porto. Quale politica così malefica il M5s potrebbe mai sostenere? Non è una questione di partito, sia chiaro, ma di buona o cattiva politica. E questa è la posizione del M5s, non di Vincenzo Presutto. Poi se qualcuno non è d' accordo con la mia visuale, lo dica apertamente e se ne assuma le responsabilità. Ma dovrà farlo anche per la morte di quelli che ogni giorno si trovano svegliati con una diagnosi di tumore, come capitato a tante persone che hanno perso la vita in quel territorio. Al pari di chi non ha fatto nulla, a fronte di un piano regolatore che prevedeva l' allontanamento dei petroli dal porto di Napoli. E che è stato insabbiato. La ministra De Micheli deve intervenire urgentemente, perché a questo punto è una scelta tra bene e male".

# Il Mattino di Foggia

Salerno

## Zes, la Campania attende il via: grande attesa per il porto di Salerno

Nello studio, riportato dal Rapporto Sud del Sole 24 Ore, Srm propone il "rilancio immediato delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate (Zes) per dare impulso ulteriore agli investimenti imprenditoriali" che, però, sono ancora in una fase di "stallo tecnico". E chi più di tutti aspetta che la Zes diventi operativa - emerge dal Rapporto Sud - è la Campania. C'è grande attesa delle zone economiche speciali che dovranno sorgere nei retroporti di Napoli e di Salerno, tanto che alcuni investitori, soprattutto del settore della logistica (da pochissimo entrata nel perimetro dei settori che potranno avvalersi dei benefici connessi alle Zes) si preparano a investire. Nel frattempo il Porto di Napoli ha completato i lavori di dragaggio (attesi da un decennio) a gennaio 2020 ma con il lockdown ha avuto una battuta d'arresto chiudendo i primi 8 mesi dell'anno con un -10%. "Ha tenuto il traffico container - dice il presidente dell' **Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale, Pietro Spirito calato quello delle rinfuse liquide". Ma il comparto che ha sofferto e continua a soffrire più di tutti è quello turistico. Il blocco delle crociere fino al 17 agosto ha rappresentato un forte colpo all'economia portuale. Il rapporto approfondisce un altro tema tornato di grande attualità con la pandemia: quello delle aree interne. In questo caso parliamo della Snai, la Strategia nazionale per le aree interne cui il ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano, ha dedicato negli ultimi mesi particolari cure nel tentativo di dare un'accelerata all'attuazione. Soprattutto in vista della scadenza indicata dal Cipe secondo cui entro il 31 dicembre di quest'anno devono essere firmati tutti gli Accordi di programma quadro. Da questo punto di vista le regioni del Mezzogiorno sono a metà del guado: su 17 aree previste nella Strategia nazionale sono 9 quelle che hanno già firmato gli Apq mentre per otto aree la procedura è ancora in itinere. Gli addetti ai lavori lamentano una certa farraginosità della procedura che giudicano troppo appesantita da numerosi passaggi burocratici. Il programma ministeriale di portare a termine la prima possibile questa fase sperimentale per far diventare la Strategia nazionale aree interne una misura strutturale. Le risorse, del resto, ci sono: a livello nazionale le 40 aree interne che hanno già firmato gli Apq possono contare su una dotazione finanziaria che supera di poco i 719 milioni. Ma soprattutto ci sono già le risorse per il futuro a partire dal 2021: ai 200 milioni già stanziati si sono aggiunti i 100 milioni destinati a questa finalità ad agosto. Il Rapporto spiega anche i motivi del congelamento del bando Borghi che assegnava complessivamente 136 milioni a Comuni (100 milioni) e privati (-,36 milioni) per il potenziamento dell'offerta turistica e culturale.

**PRIMO PIANO** **Cronache**  
Turismo domestico, in provincia aumento del 5%  
A Salerno la voglia di viaggio è alta. Il numero di turisti è in crescita. Il settore turistico è in ripresa. In provincia l'aumento del 5% è un segnale positivo. Il turismo domestico è in crescita. In provincia l'aumento del 5% è un segnale positivo. Il turismo domestico è in crescita. In provincia l'aumento del 5% è un segnale positivo.



## I piani regolatori portuali secondo il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici / L' analisi

Prof Francesco Munari

Genova - Con un parere reso nei giorni scorsi a proposito di una complessa operazione di riqualificazione del **porto** di **Bari**, il CSLLPP sembra voler cogliere l' occasione per una trattazione compiuta delle diverse fattispecie previste dalla legge in tema di pianificazione dei porti. E lo fa in modo non solo sistematico e persuasivo, ma anche attento alla natura della pianificazione portuale (attività funzionalmente diversa dai piani regolatori comunali), e alla necessità di garantire sviluppo e celerità nelle scelte pianificatorie dei porti. Particolarmente apprezzabile è la chiarissima indicazione, contenuta nel parere, sulla natura necessariamente flessibile dei PRP, i quali non possono, e tanto meno devono, 'fotografare' le opere in un **porto**, e cristallizzarle, con conseguente obbligo di variante al PRP ogni volta che queste opere mutano. Al contrario, i PRP devono limitarsi a indicare gli obiettivi di sviluppo dell' ambito portuale nelle sue varie possibilità di utilizzo, indicando in linea generale le sole opere di grande infrastrutturazione, tra l' altro secondo lo schema che dal documento di pianificazione strategica del sistema portuale poi scende nel singolo scalo, ferma la natura necessariamente flessibile e 'funzionale' del PRP. Di particolare interesse sono i seguenti passaggi del parere, del tutto condivisibili: «La finalità dei piani regolatori portuali (PRP) è quella di declinare gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l' assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione». Questo concetto è poi rafforzato ulteriormente nei successivi passaggi-chiave del parere, ove si legge che «le impetuose, spesso imprevedibili, dinamiche di un **porto** non possono essere governate da uno strumento di pianificazione 'rigido', ma, piuttosto, da una pianificazione per 'obiettivi', che porta con sé un intrinseco carattere di ragionata flessibilità negli assetti stessi. Un piano strutturato per obiettivi, peraltro, si pone in stretta coerenza concettuale con il 'performance based approach' della moderna pianificazione portuale a livello internazionale». In tale prospettiva, il parere indica poi, in modo graduale, gli atti e procedimenti necessari a modificare il layout e le funzioni e finalità pianificatorie e programmatiche del **porto** disponibili per le Autorità di Sistema Portuale. E in questa gradualità l' adozione di una variante al PRP quale strumento modificativo del PRP assume davvero la natura di extrema ratio , essendo obbligatoriamente disponibili per le AdSP strumenti diversi e più semplici, in primis l' adeguamento tecnico-funzionale. Il parere sembra saldarsi, anche temporalmente, con le recenti modifiche introdotte dal cd. decreto semplificazione, il cui art. 48 opportunamente chiarisce meglio sia l' ambito di applicazione della procedura di ATF (fugando possibili interpretazioni restrittive della stessa), sia il rapporto tra **porto** e città e segnatamente le modalità con cui si determina la conformità di un PRP (o di suoi adeguamenti) ai piani urbanistici e alle norme edilizie. Una decisa spinta, quindi, nel senso dell' efficientamento delle procedure, a servizio della doverosa reattività con la quale gli enti regolatori dei porti, e gli enti locali, debbono rispondere alle evoluzioni dei traffici e alla necessità di un costante adeguamento della pianificazione portuale alle esigenze di sviluppo del **porto** e della relativa catena logistica. A queste buone notizie si aggiunge l' altra importante novità contenuta all' art. 2.4 del decreto semplificazioni, e cioè, in sintesi, la sostanziale operatività delle sole direttive eurounitarie sui lavori pubblici per la progettazione e realizzazione di infrastrutture portuali, superandosi così - nello specifico settore - lo stesso



### I piani regolatori portuali secondo il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici / L'analisi

19 OTTOBRE 2020 - Prof Francesco Munari



Genova - Con un parere reso nei giorni scorsi a proposito di una complessa operazione di riqualificazione del porto di Bari, il CSLLPP sembra voler cogliere l'occasione per una trattazione compiuta delle diverse fattispecie previste dalla legge in tema di pianificazione dei porti. E lo fa in modo non solo sistematico e persuasivo, ma anche attento alla natura della pianificazione portuale (attività funzionalmente diversa dai piani regolatori comunali), e alla necessità di garantire sviluppo e celerità nelle scelte pianificatorie dei porti.

Leggi il parere [Qui](#)

Particolarmente apprezzabile è la chiarissima indicazione, contenuta nel parere, sulla natura necessariamente flessibile dei PRP, i quali non possono, e tanto meno devono, 'fotografare' le opere in un porto, e cristallizzarle, con conseguente obbligo di variante al PRP ogni volta che queste opere mutano. Al contrario, i

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

codice dei contratti pubblici. Dopo molti anni, e in coerenza con gli auspici che avevo formulato anche in sede scientifica, si ha quindi più di un segnale nel senso (finalmente) del disboscamento della celeberrima foresta pietrificata e dell' applicazione seria del divieto di gold plating , almeno



## Ship Mag

Bari

---

nel settore portuale. Ora tocca alle singole AdSP cogliere questa opportunità per muovere rapidamente, e quindi semplificare anche le stesse procedure interne che sovente tuttora le AdSP si sono date, ulteriormente complicando il quadro normativo e degli adempimenti che, con chiarezza, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e soprattutto il nostro legislatore hanno indicato: l' Italia Veloce non è (soltanto) un processo 'top-down', ma deve essere un obiettivo che va raggiunto 'bottom-up' dalle singole amministrazioni competenti.

## «Un sito diverso per l'Edison» Anche l'opposizione si schiera

Tre consiglieri comunali di opposizione condividono la posizione di operatori portuali, Asi e amministrazione comunale rispetto al deposito costiero small scale di gnl che Edison vorrebbe realizzare a Brindisi e chiedono che sia valutata una diversa localizzazione rispetto a quella prevista di Costa Morena Est. Si tratta, per la precisione, di Luciano Loiacono (Idea), Carmela Lo Martire (Brindisi Popolare) ed Umberto Ribezzi (Brindisi in Alto), che hanno protocollato nelle scorse ore un ordine del giorno con il quale chiedono l'individuazione di una diversa localizzazione dell'impianto. Quella di Costa Morena, sottolineano, sarebbe a dire di molti - una scelta contraria all'interesse pubblico generale in quanto è l'unica attualmente utilizzata in uso pubblico per la movimentazione dei traffici industriali né consentirebbe la possibilità di mantenere sufficienti spazi operativi da riservare allo svolgimento delle operazioni portuali industriali da parte di imprese portuali non concessionarie, non garantendo di fatto il mantenimento dei traffici esistenti. Non solo. L'investimento annunciato, da 100 milioni di euro, riguarderebbe esclusivamente la costruzione dell'impianto privato mentre non appare alcun investimento di interesse pubblico in opere portuali o in infrastrutture, ricordano i tre consiglieri. A regime, inoltre, l'impianto dovrebbe occupare fra le 30 e le 40 persone. Assodata, dunque, la flessibilità garantita dall'azienda rispetto alla localizzazione nell'incontro tenuto a Brindisi, i tre consiglieri vorrebbero che sindaco e giunta richiedessero innanzitutto all'**Autorità di sistema portuale** una ulteriore indagine tesa ad individuare una diversa ubicazione della banchina tale da garantire o permettere il mantenimento degli spazi necessari all'utenza in modo da non compromettere gli attuali traffici portuali e la potenziale auspicata crescita degli stessi, al fine di garantire anche l'interesse pubblico generale. Non solo. Come già sottolineato qualche giorno fa dal deputato di Forza Italia Mauro D'Attis, i tre consiglieri chiedono anche che Edison garantisca investimenti sul territorio, tali da giustificare una concessione di lungo termine e di così notevole impatto ed alta redditività. Ed infine che il governo riapra il tavolo istituzionale sulla Crisi Brindisi e convocare una riunione urgente con la delegata per il tavolo di crisi Paola Balducci. «Onde evitare di essere tacciati come quelli del no a prescindere, si rende quanto mai necessario - sottolinea poi il consigliere Loiacono - un chiarimento: noi siamo aperti all'iniziativa di Edison che deve trovare un punto d'incontro con gli operatori portuali grazie alla fattiva attività dell'**Autorità di sistema**. Auspichiamo che questo investimento non sia solo fine a se stesso ma funga da viatico per ulteriori attenzioni al tessuto produttivo ed economico della città, di concerto con l'ente Comune di Brindisi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Il Sole 24 Ore

Taranto

### I porti del Sud si difendono con energetico e alimentare

*Report Srm. Gli scali meridionali meno colpiti dal Covid : le tonnellate movimentate in totale nel primo semestre del 2020 sono calate dello 0,8% rispetto a una riduzione nazionale dell' 11,5%*

VERA VIOLA - Il Covid 19 ha impattato fortemente sul traffico marittimo da e per l'Italia: l'import export marittimo, nei primi sei mesi del 2020, è calato infatti del 21% (in valore). Al Mezzogiorno è andata un po' meglio. La movimentazione complessiva di merci dai porti del Sud d'Italia ha infatti subito una contrazione (in tonnellate) dello 0,8% contro il calo dell' 11,5% del totale Italia nei primi sei mesi del 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019. Si registra insomma una perdita di traffico minore al Sud rispetto all'Italia nel complesso. Al Mezzogiorno è dedicato un intero capitolo del settimo Report annuale "Italian Maritime economy: L'impatto del Covid-19 sui trasporti marittimi: rotte strategiche e scenari globali. Intermodalità e sostenibilità le chiavi per il rilancio italiano», curato da Srm, Società di ricerche e studi sul Mezzogiorno, collegata al gruppo Intesa San Paolo. «I porti del Sud hanno retto un po' meglio - precisa il dg di Srm Massimo Deandrei - grazie soprattutto alla forte vocazione ai settori agroalimentare ed energetico che non si sono mai fermati». Si rileva un andamento in controtendenza, anche rispetto al passato, se si considera che il Mezzogiorno aveva registrato performance meno brillanti nel periodo 2016-2019 attestandosi su 203 milioni di tonnellate movimentate nel 2019. Nel primo semestre del 2020 ne sono state movimentate 84 milioni. Nel semestre passato ha tenuto soprattutto il traffico container, pari al 31% del totale gestito dai porti del Sud, contro la quota del 23% del traffico italiano. Il calo dei container movimentati dai porti meridionali è stato più contenuto rispetto a quanto registrato a livello Paese (2 punti percentuali in meno). Ciò è avvenuto soprattutto grazie alla performance dello scalo di Gioia Tauro, operativo nel transhipment, che ha mostrato un andamento in controtendenza crescendo addirittura del 45% ad aprile 2020 sui primi 4 mesi dell'anno precedente. Il brillante risultato del traffico container dell'hub di Gioia Tauro, favorito anche da fondali adatti alle mega navi, lo ha collocato tra i primi 4 porti del Mediterraneo. Anche il traffico Ro-ro (materiale che viaggia su auto, autocarri e treni), tipico dei porti del Mezzogiorno, resiste. Si tratta del traffico verso le isole, soprattutto Sardegna e Sicilia, pari al 26% del totale Sud; al 22% del totale Italia. Per Srm «a difendere gli scali meridionali nei mesi della grande diffusione del Covid potrebbe essere stata anche la minore diffusione e il maggior controllo del contagio. Pertanto, ripartire dai porti del Sud, per Srm, potrebbe essere una delle idee per la ripresa. In particolare per gli scali meridionali Srm azzarda una previsione. «Ipotizziamo che già nel 2021 - dice Deandrei - possa esserci un rimbalzo significativo». Sempre che la diffusione del contagio in corso non pregiudichi la situazione. Il trasporto via mare ha una particolare valenza per l'economia meridionale. Basta pensare che il Mezzogiorno concentra nei suoi porti il 20% circa del traffico container gateway italiano e il 43% del traffico totale di merci movimentate. Non solo, ma Srm sottolinea che si tratta di «un territorio che riconosce come «una delle chiavi del suo sviluppo l'import-export via mare». Gli scali meridionali - scrive Srm rafforzando il concetto «hanno l'esperienza di un territorio che utilizza il mare per il 62% del suo import-export».



## Il Sole 24 Ore

### Taranto

---

Lo studio della società collegata a Intesa San Paolo non si limita a fotografare un andamento congiunturale, ma amplia l'indagine anche a nuovi fenomeni che vedono protagonisti gli scali meridionali. Si parla infatti di un ritorno di appetibilità da parte di investitori esteri. Tra i casi segnalati: il porto di Taranto, in cui sono in corso investimenti turchi e su cui non si sono smorzati ancora gli interessi dei cinesi; Gioia Tauro, eletto a principale hub dalla svizzera Msc; e infine, lo scalo di Cagliari su cui investitori olandesi sono pronti a impegnarsi (si vedano gli articoli in pagina e a pagina 3). Di fronte a questo scenario, Srm nel formulare una serie di indicazioni sulle politiche da adottare nei prossimi mesi, e proprio considerando l'attrattiva dei porti meridionali, propone il «rilancio immediato delle Zone Economiche Speciali e delle Zone Logistiche Semplificate per dare impulso ulteriore agli investimenti imprenditoriali». E rafforzare così le aree manifatturiere a ridosso dei porti. Le Zes, però, sono ancora in una fase di "stallo tecnico" per la mancanza di decreti di attuazione che rendano operativi alcuni provvedimenti sulla semplificazione amministrativa. Ma soprattutto, Srm propone che venga impostata la programmazione dei fondi strutturali 2021-2027 prevedendo un grande rilancio dei porti del Mezzogiorno. «Il Coronavirus - scrive Srm - ha messo in evidenza come due punti strategici siano, in primo luogo, quello di avviare processi di digitalizzazione delle procedure portuali e quindi di evitare quanto più possibile contatti umani e, in secondo luogo, puntare su integrazione infrastrutturale e quindi favorire lo sviluppo della ferrovia e dell'intermodalità». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

taranto

## Nel mirino gli investimenti della turca Yilport

*A fine anno la verifica sull'attuazione dei piani da parte del concessionario*

Domenico Palmiotti

**taranto** Il **porto** di **Taranto** rinvia al 2021 le aspettative di ripresa. Sebbene quest'anno siano state inaugurate due nuove infrastrutture (l'ampliamento del quarto sporgente a febbraio e la testata del molo San Cataldo a settembre) e a luglio sia ripartito, dopo cinque anni di inattività, il terminal container con i turchi di Yilport, la situazione resta difficile. Si avverte l'impatto del Covid ma anche l'incertezza che avvolge sia il mercato dell'acciaio che ArcelorMittal, essendo il siderurgico, insieme alla raffineria Eni, un grande utilizzatore del **porto**. «I primi sei mesi sono stati negativi», dice Sergio Prete, presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, **porto** di **Taranto**. Dai 20,433 milioni di tonnellate del 2018 si era già scesi a 18,125 milioni del 2019: -11,3%. «Per una valutazione del 2020 - spiega Prete - dovremo attendere. Tutto dipenderà dalla ripresa del siderurgico. Oltre al calo dei traffici, inevitabile per il Covid, c'è stata anche la cancellazione della stagione crocieristica su cui avevamo puntato con 12 scali». Ora è in arrivo una terza inaugurazione: la darsena ad ovest del quarto sporgente. Ma intanto la piastra logistica non sta ancora funzionando perché, afferma Prete, «collegata all'ultimazione di tutti i lavori del progetto piastra logistica, tra cui la vasca di colmata». Opera completata, ma è in corso un consolidamento. Attendiamo una revisione del piano economico-finanziario da parte della società che, con una concessione trentennale, dovrebbe gestire la piastra». Sono stati intanto consegnati da Rete Ferroviaria Italiana i lavori per il potenziamento delle stazioni di Cagioni e Bellavista che consentiranno al **porto** e al retroporto di avere un maggiore numero di treni e allestire convogli da 750 metri, standard europeo. Invece per il collegamento tra la piastra logistica e la ferrovia, i lavori erano stati consegnati, ma RFI ha poi risolto il contratto, rifatto il progetto esecutivo e ora sta pubblicando il nuovo bando di gara. I due interventi termineranno a fine 2021. Per il traffico container con Yilport, «c'è stato un chiarimento - dice Prete -. Le cose stanno andando molto meglio. Ha dato una forte accelerazione sulla riqualificazione del terminal e sul revamping delle gru». Ma per Giancarlo Turi, segretario Uil, «Yilport sta rivedendo al ribasso traffico e occupati. Questo ci preoccupa fortemente. Sinora hanno assunto solo 54 addetti dal bacino TCT, precedente concessionario, che è di 500 persone. Questo vuol dire che i tempi di ricollocazione della manodopera si allungano molto e a giugno 2021 scade anche la copertura dell'Agenzia per il lavoro portuale». «Yilport - sostiene Prete - non ha ribassato le stime occupazionali. Il piano originario di assunzioni è stato mantenuto. Yilport ha rivisto i volumi di traffico. In 5 anni dovrà arrivare ad un milione di teus. Nessuno può dire che il Covid non ha impattato, ma la concessione prevede una verifica. Terminato l'anno, si accerterà quanto è stato fatto rispetto alla concessione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lavorare all'AdSp del mar Ionio

Redazione

TARANTO Si sono riaperti i termini della selezione pubblica indetta dall'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio, per la ricerca di diciannove figure professionali da inserire nel proprio organico. Si tratta di contratti a tempo indeterminato, da inquadrare dal 1° al 4° livello del CCNL Lavoratori dei porti e da destinare a diverse direzioni: staff di segreteria/segreteria presidente e segretario generale, amministrativa, affari generali ed internazionali, legale/gare e contratti, operativo, sicurezza, demanio e tecnica. Il testo completo dei bandi, suddivisi per tipologia di contratto e tutta la documentazione necessaria per la presentazione della candidatura è presente nella sezione Bandi di concorso, del sito istituzionale dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio. Le domande di partecipazione dovranno pervenire, secondo le modalità indicate nel bando stesso, entro le ore 12.00 del 12 Novembre 2020.





## Il Sole 24 Ore

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Infrastrutture. Il 7° Report di Srm "Italian Maritime Economy" valuta che negli scali meridionali si è verificata una contrazione dei traffici marittimi dello 0,8% nel primo semestre del 2020 contro l' 11,5% del totale Italia. Trainano agroalimentare ed energetico

### I porti resistono, riparte Gioia Tauro

Viola, Amadore, Madeddu,, Marrazzo, Palmiotti

Il Covid 19 ha impattato fortemente sul traffico marittimo: nel Mezzogiorno è andata un po' meglio rispetto al resto d' Italia. La movimentazione complessiva di merci dai porti del Sud ha infatti subito una contrazione (in tonnellate) dello 0,8% contro il calo dell' 11,5% del totale Italia. Si registra insomma una perdita di traffico minore al Sud rispetto all' Italia nel complesso. I porti meridionali sono stati più resilienti. Al Mezzogiorno è dedicato un intero capitolo del settimo Report annuale "Italian Maritime economy", curato da Srm del gruppo Intesa San Paolo. «I porti del Sud hanno retto un pò meglio - precisa il dg di Srm Massimo Deandreis - grazie soprattutto alla forte vocazione ai settori agroalimentare ed energetico che non si sono mai fermati». Nel primo semestre ha tenuto soprattutto il traffico container, pari al 31% del totale gestito dai porti del Sud, contro la quota del 23% del traffico italiano. Il calo dei container movimentati dai porti meridionali è stato più contenuto rispetto a quanto registrato a livello Paese (2 punti percentuali in meno). Ciò è avvenuto soprattutto grazie alla performance dello scalo di Gioia Tauro, operativo nel transhipment, che ha

mostrato un andamento in controtendenza. A Gioia Tauro, i traffici marittimi hanno segnato +38,7% , grazie anche a importanti investimenti realizzati soprattutto da Msc. Srm amplia l' indagine anche a nuovi fenomeni che vedono protagonisti gli scali meridionali. Si parla infatti di un ritorno di appetibilità da parte di investitori esteri. Tra i casi segnalati: il porto di Taranto, in cui sono in corso investimenti turchi e su cui non si sono smorzati ancora gli interessi dei cinesi, lo scalo di Cagliari su cui ha allungato lo sguardo la società di diritto inglese Pifim in avvalimento con la Port of Amsterdam International: presentata una proposta che in questi giorni viene esaminata. Mentre Napoli, completato il dragaggio, ora attende grandi navi, confidando soprattutto nell' operatività delle Zes. A queste ultime viene dedicato ampio spazio nello studio di Srm.



## Il Sole 24 Ore

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

### Riscatto Gioia Tauro con Msc: il traffico container a +38,7%

*Il rilancio. Nel 2019 vicino al collasso con 400 portuali a rischio, grazie agli investimenti di Aponte ha scalato le classifiche del transhipment mediterraneo e compete con Rotterdam e Anversa*

Donata Marrazzo

**gioia tauro** Oggi è un porto da trasferte romane, di quelle istituzionali: la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli qualche giorno fa era a **Gioia Tauro** per l' arrivo di un nuovo autorimorchiatore di grande dimensioni, da più di 7 milioni di euro. La messa in linea del **Gioia Star**, terzo rimorchiatore in dotazione del porto calabrese, è valsa una cerimonia in grande stile, anche alla presenza del sottosegretario Roberto Traversi e del commissario straordinario dell' Autorità portuale Andrea Agostinelli che del rilancio del porto di **Gioia Tauro** è l' artefice. Volumi di traffico in aumento I volumi di traffico segnano un +38,7% rispetto al 2019, anno in cui quasi 400 portuali rischiavano il licenziamento, mentre i container restavano vuoti nei piazzali, ferme le gru. Nessun investimento, nessuna manutenzione. Per uno dei più importanti scali di transhipment del Mediterraneo si è temuto il peggio. Ma con un piano da 130 milioni , l' armatore di Msc Gianluigi Aponte, con la sua controllata Til (Terminal Investment Limited), ha rovesciato le sorti del porto che ora viaggia verso gli oltre 3milioni di Teus, per superare entro fine anno Barcellona e Malta. La produttività dello scalo gioiese non è calata durante l' emergenza sanitaria. Per i lavoratori sono state adottate elevate le misure di sicurezza come il raddoppio dei mezzi che li accompagnava alla banchina. E per i titolari di concessione demaniale marittima è stato disposto l' abbattimento dei canoni fino al 95%, per compensare le perdite economiche. Interventi straordinari per il rilancio del porto Al rilancio del porto hanno contribuito alcuni interventi straordinari come l' installazione di un sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all' altezza delle onde, alla marea e alle condizioni meteorologiche. «Un progetto di grande respiro, che riguarda anche la manutenzione dei fondali per spianare le dune sottomarine causate dalle eliche delle navi», spiega Agostinelli. Il porto oggi è in grado di accogliere le navi più grandi del mondo: la Sixin Msc, con una capienza di 23.600 containers, all' inizio dell' estate ha toccato per la prima volta il Mediterraneo facendo sosta a **Gioia Tauro**. È in fase di realizzazione un nuovo bacino di carenaggio per la manutenzione delle portacontainer medio-grandi (30 milioni del Fondo per la progettazione delle opere prioritarie). Il gateway ferroviario è stato ultimato e collaudato con 19 milioni. Rfi ha acquisito il tratto ferroviario Rosarno-San Ferdinando per instradare i container lungo la linea ferroviaria. Nel terminal automotive - 320mila metri quadrati per 18mila autoveicoli distribuiti tramite strada o treno grazie a un raccordo ferroviario a tre binari - lo scorso anno sono state stoccate e movimentate 200mila vetture. Lo spazio è gestito da Automar **Gioia Tauro** SpA con Grimaldi Group. La Zes (zona economica speciale) rappresenta una possibilità di sviluppo, ma è un progetto oltre il transhipment, che presuppone un maggior gettito fiscale sulle merci da spedire ai mercati meridionali e del centro nord, e la presenza di container da aprire nelle aree retroportuali. Simbolo di nuova portualità Così, l' infrastruttura gioiese, con i suoi speciali autorimorchiatori, gru a cavalletto fra le più grandi al mondo ed equipaggiamenti di ultima generazione, diventa simbolo di una nuova portualità. «Abbiamo raggiunto una eccezionale attrattività dei traffici via mare provenienti da Suez. - spiega il commissario Agostinelli - Al prezzo di costosissime manutenzioni del canale, oggi **Gioia Tauro** si posiziona come Rotterdam, Anversa, Shanghai, King Abdullah Port, Tangeri. E così adesso in molti si candidano alla presidenza di





## Il Sole 24 Ore

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

---

venirci nessuno». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

cagliari

## Esaminata l' offerta anglo olandese

*La proposta di gestione presentata da Pifim con Port of Amsterdam International*

Davide Madeddu

cagliari Una manifestazione di interesse per la gestione del compendio portuale di Cagliari. E rilanciare dallo scalo più importante della **Sardegna** il transhipment. A presentare la proposta, ora al vaglio dell' Autorità di sistema del **mare** di **Sardegna** è la società di diritto inglese PIFIM, in avvalimento con la Port of Amsterdam International. Per il momento si tratta di un primo passo in un percorso ancora lungo dato che il gruppo è l' unico ad aver partecipato alla call internazionale (bandita dall' **Adsp** nel 2019 e chiusa ad agosto 2020), e ad aver presentato istanza per la gestione del compendio portuale. Un' area formata da quasi 400 mila metri quadri di piazzale, con 1.600 metri lineari di banchina (incrementabili così come previsto dal Piano regolatore), 16 metri di fondale, fabbricati da adibire ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, e un "Punto di Ispezione Frontaliero". A questi spazi si può aggiungere, come rimarcano dall' **Adsp**, "la possibilità di locare o acquistare dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari il relativo parco gru e mezzi per la movimentazione". In dote, secondo quanto riportato dal bando, anche la presenza di una Zona Franca Doganale

interclusa e di un collegamento alla istituenda Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, attesa da oltre 1 anno e mezzo. Su cui sono attesi risvolti a breve, si spera con la nomina del commissario. Per **Massimo Deiana**, presidente dell' **Adsp** del **Mare** di **Sardegna** è ancora «premature parlare di vittoria» giacché «sono ancora in corso valutazioni e approfondimenti». Ma per l' **Adsp**, la proposta può essere considerata «un risultato di grande importanza, che apre nuovi ed importantissimi scenari per il futuro del Porto Canale di Cagliari». La proposta presentata dal gruppo straniero è al vaglio della Commissione di valutazione che, come sottolinea **Deiana** «procederà all' esame dei contenuti della proposta che, se in linea con la nostra vision, darà il via libera all' avvio dell' iter istruttorio e alla pubblicazione della domanda di concessione, così come previsto dalla normativa in vigore». Terminata la valutazione della proposta e delle integrazioni ci sarà la pubblicazione della domanda per un periodo di almeno 60 giorni. Entro questo termine anche altri soggetti potranno presentare richieste in concorrenza o eventuali osservazioni e opposizioni. I criteri di valutazione dell' istanza saranno basati sull' analisi dei Piani operativo, organizzativo e di investimento proposti. Fondamentale il Piano Occupazionale, all' interno del quale, in base all' avviso pubblico dell' **Adsp**, il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione ed un riassorbimento del maggior numero possibile di lavoratori provenienti dal cessato terminalista. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Turismo croceristico? Di "positivo" per ora ci sono solo i contagi

Emilio Pintaldi Un positivo tra gli uomini dell' equipaggio, tre tra i passeggeri che si stavano per imbarcare provenienti da Palermo. Il ritorno delle navi da crociera a Messina deve fare i conti con la perdurante emergenza sanitaria. A bordo della Costa Smeralda c' era un positivo tra gli uomini dell' equipaggio. Tamponi ai suoi compagni di cabina e agli altri colleghi. Il marittimo positivo è stato trasferito al Policlinico con la barella di biocontenimento. Ma altri due lavoratori, che occupavano la stessa cabina, sono stati sbarcati e posti in quarantena in un centro convenzionato di Civitavecchia. Ma non è tutto. Allo scalo portuale si sono presentati per andare in crociera 65 persone. In tre, un' intera famiglia di Palermo, sono risultati positivi al Covid. Quattro persone che avevano viaggiato con loro, nel pulmino messo a disposizione dalla Costa, sono state bloccate e mandate indietro per la quarantena. I tre andranno in isolamento domiciliare, gli altri quattro in quarantena in attesa dei tamponi. La situazione è in mano alla sanità marittima. Il presidente dell' **Autorità** di **sistema** Mario Mega si dice convinto che tutto questo rispecchi il clima di grande sicurezza in cui si svolgono le crociere: «Le positività individuate sono frutto dei controlli continui a cui vengono sottoposti uomini dell' equipaggio e passeggeri al momento di imbarcarsi». Per capire quanto sia partita a rilento la stagione croceristica e quanto conti lo spettro del Covid su questa basta vedere i numeri. A bordo soltanto 410 passeggeri contro i 4000 che potrebbe ospitare. L' equipaggio, 1384 uomini, è pari a più del triplo degli uomini in divisa. La notizia positiva, oltre al fatto che finalmente il porto si anima, è che almeno cento persone rientrano a lavoro. Si tratta degli addetti allo scalo, ai servizi di guardiania. A questi si aggiungono gli ormeggiatori e i piloti che vedono finalmente la luce in fondo al tunnel. Ma chi riteneva che i croceristi potessero portare un poco di economia alle attività commerciali si sbagliava. Fanno un percorso protetto. Camminano dentro una sorta di bolla. Salgono a bordo della nave dagli scali di partenza dopo aver effettuato un tampone veloce. Scendono a Messina ma la città la vedono solo dalla banchina. Salgono a bordo dei pullman dedicati senza aver respirato di fatto l' aria del capoluogo. I bus, in modalità protetta, li portano in località come Montalbano, Taormina, Tindari dove vengono indirizzati in percorsi dedicati senza poter avvicinare alcuno. Al ritorno sarà loro misurata la temperatura. Insomma a Messina, dei croceristi, per ora, sarà possibile scorgere solo le sagome dai finestrini dei pullman. Protestano i tassisti tagliati fuori da questo giro. Per i croceristi messinesi stesse misure adottate per chi arriva. Tampone allo scalo. Processo del tampone a bordo e quindi in caso di negatività via libera all' imbarco. E in sette come detto non hanno passato l' esame. Gli stessi protocolli varranno per gli altri scali previsti da ora a dicembre (7 della Msc Magnifica, 12 quelli dell' ammiraglia della Costa). Covid, contromisure negli uffici dell' Asp L' Asp di Messina prende le contromisure di contenimento del contagio da Covid-19. Le misure precauzionali sono rivolte agli uffici amministrativi e riguardano: il privilegio dell' utilizzo dello smart working nei settori/servizi nei quali è consentito; l' utilizzo di numero telefonico dedicato per prenotazioni tramite appuntamento, per ridurre la presenza contemporanea di utenti negli uffici; obbligo di utilizzo della mascherina in ufficio e pieno rispetto della distanza di sicurezza. Un uomo dell' equipaggio della Smeralda e tre passeggeri pronti all' imbarco.



## SCALO

### Riparte dallo Stretto il turismo crocieristico

Si susseguono in questi ultimi giorni ottime notizie per la ripresa del traffico crocieristico nel **porto** di Messina per gli ultimi mesi del 2020. Nonostante tutte le limitazioni che l'emergenza COVID impone e grazie agli stringenti protocolli a garanzia della salute di passeggeri, equipaggi e popolazione dei porti di scalo, la programmazione delle crociere è stata riavviata e Messina risulta essere stata inserita nei primi itinerari di MSC e Costa Crociere a testimonianza del ruolo che ricopre lo Stretto nel panorama delle principali destinazioni crocieristiche del Mediterraneo. Ai 7 scali della MSC Magnifica che approderà dal 22 ottobre al 20 dicembre, già comunicati nelle scorse settimane, si sono aggiunti adesso ben 12 scali della Costa Smeralda ed altri ancora sono in attesa di conferma per i primi mesi del 2021. La Costa Smeralda, nave ammiraglia della compagnia dal fumaiolo giallo varata alla fine del 2019, è la più grande nave della flotta, con i suoi 337 metri di lunghezza, ed è uno degli esempi più significativi del nuovo trend di progettazione delle navi da crociera mirato alla realizzazione di unità navali a impatto ambientale sempre più ridotto. E' infatti la prima nave Costa alimentata sia in navigazione sia durante le soste in **porto** a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più "pulito" al mondo, e, fra le tante innovazioni, possiede sistemi di efficientamento energetico intelligente con una significativa riduzione delle emissioni e di produzione del fabbisogno totale di acqua direttamente dal mare, oltre a prevedere il 100% della raccolta differenziata a bordo. "L'arrivo della Costa Smeralda, il cui primo scalo a Messina che è approdata il 15 ottobre è di buon augurio per la forte impronta green che intendiamo dare alla portualità dello Stretto".



## Traffico crocieristico nel porto di Messina

15 ottobre 2020 - Si susseguono in questi ultimi giorni ottime notizie per la ripresa del traffico crocieristico nel **porto di Messina** per gli ultimi mesi del 2020. Nonostante tutte le limitazioni che l'emergenza COVID impone e grazie agli stringenti protocolli a garanzia della salute di passeggeri, equipaggi e popolazione dei porti di scalo, la programmazione delle crociere è stata riavviata e **Messina** risulta essere stata inserita nei primi itinerari di MSC e Costa Crociere a testimonianza del ruolo che ricopre lo Stretto nel panorama delle principali destinazioni crocieristiche del Mediterraneo. Ai 7 scali della MSC Magnifica che approderà dal 22 ottobre al 20 dicembre, già comunicati nelle scorse settimane, si sono aggiunti adesso ben 12 scali della Costa Smeralda ed altri ancora sono in attesa di conferma per i primi mesi del 2021. La Costa Smeralda, nave ammiraglia della compagnia dal fumaiolo giallo varata alla fine del 2019, è la più grande nave della flotta, con i suoi 337 metri di lunghezza, ed è uno degli esempi più significativi del nuovo trend di progettazione delle navi da crociera mirato alla realizzazione di unità navali a impatto ambientale sempre più ridotto. E' infatti la prima nave Costa alimentata sia in navigazione sia durante le soste in **porto** a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più "pulito" al mondo, e, fra le tante innovazioni, possiede sistemi di efficientamento energetico intelligente con una significativa riduzione delle emissioni e di produzione del fabbisogno totale di acqua direttamente dal mare, oltre a prevedere il 100% della raccolta differenziata a bordo.

GAM EDITORI



## Rivisitazione aree portuali Piano ambizioso da 100 mln

*Moli, banchine, immobili: impulso al crocerismo*

Milazzo Un progetto per la rifunzionalizzazione del porto di Milazzo quale hub primario di collegamento con le Isole Eolie e per la riqualificazione sia delle banchine che degli immobili di proprietà dell' **Autorità portuale**. È questo l'intendimento del presidente Mega che ha disposto nell'ottica della pianificazione che riguarda l'ente di sistema, uno spazio anche per lo scalo mamertino ritenuto "strategico" sia dal punto di vista turistico che del diportismo. L'obiettivo è ottenere le risorse messe a disposizione dal governo nazionale e per questo si punta ad una progettualità che è stata inserita nel Pot (Piano triennale opere) 2020/2022, attivando un Accordo di programma col Comune di Milazzo e la Regione. Primo passo sarà lo studio di fattibilità che è in fase di affidamento. Importante l'investimento previsto che sfiora i 100 milioni di euro. L'obiettivo principale dell'intervento è la delocalizzazione delle funzioni diportistiche dal porto storico in un nuovo bacino a nord dell'attuale scalo, che consentirebbe - sostiene l' **Autorità portuale** - la possibilità di trasferire anche i pontili di ormeggio delle navi impegnate nelle minicrociere e di tutte le altre tipologie di imbarcazioni utilizzati dai turisti e che non hanno necessità di controlli di security o di specifici servizi portuali. «Liberare spazi a terra nel porto storico - afferma il presidente Mega - vuol dire anche poter procedere ad un ampliamento e ad un riposizionamento dell'attuale terminal aliscafi al fine di integrarlo al meglio con la viabilità cittadina». Ma si immagina anche la delocalizzazione del porto turistico nello specchio acqueo a nord della diga foranea "affiancata" alla riqualificazione degli storici immobili di Molo Marullo che «potrebbero essere destinati a stazione marittima per il crocierismo ed attività complementari, attività commerciali e ristorazione». Insomma una svolta anche se chiaramente oltre che immaginarla occorre realizzarla. r.m.



## Milazzo. Il sindaco Midili: "Il porto per noi rappresenta una risorsa"

Salvatore Di Trapani

Il sindaco di Milazzo, Pippo Midili, ha incontrato il capitano di fregata Massimiliano Mezzani, alla guida della Capitaneria di porto di Milazzo. Nuovo incontro istituzionale per il neo sindaco di Milazzo, Pippo Midili. Ieri l' incontro con il capitano di fregata Massimiliano Mezzani, recente acquisto alla guida della Capitaneria di porto di Milazzo. Il porto, una risorsa per la città «Il porto per noi rappresenta una risorsa -ha detto Midili- e come tale siamo intenzionati a cogliere tutte le opportunità offerte per trasformarle in sviluppo e occupazione. Il bacino di Milazzo, come ho già rappresentato al presidente dell' **Autorità** di **sistema**, sia per numero di passeggeri, che per flussi economici e importanza strategica, merita la massima attenzione». La sinergia tra le istituzioni Il sindaco Midili ha quindi sottolineato l' importanza della sinergia tra istituzioni, ritenuta necessaria allo sviluppo di una città come Milazzo: «Rappresenta elemento imprescindibile -ha detto- che contraddistingue la capacità di incidere concretamente sul tessuto produttivo di una comunità. Ed è proprio su questo terreno, quello della sinergia istituzionale e non, che si gioca, a mio modo di vedere, la partita più delicata per la nostra città in un periodo storico particolarmente complesso come quello attuale». Midili ha quindi concluso, facendo presente la volontà di valorizzare ulteriormente la figura dell' eroe di Milazzo, Luigi Rizzo. Si è detto concorde con il pensiero del primo cittadino, il capitano Mezzani che ha dato la propria disponibilità ad iniziative finalizzate alla crescita del porto e del territorio.

The screenshot shows the website 'tempostretto.it' with the following content:

- Navigation Bar:** Home, Tempostretto Reggio Calabria, Tempostretto Jona, Tempostretto Taranto.
- Main Article:**
  - Headline:** MILAZZO. IL SINDACO MIDILI: "IL PORTO PER NOI RAPPRESENTA UNA RISORSA"
  - Author:** Salvatore Di Trapani | giovedì 13 ottobre 2020 - 18:32
  - Image:** Mayor Pippo Midili in a suit and Italian flag sash.
  - Text:** Il sindaco di Milazzo, Pippo Midili, ha incontrato il capitano di fregata Massimiliano Mezzani, alla guida della Capitaneria di porto di Milazzo. Nuovo incontro istituzionale per il neo sindaco di Milazzo, Pippo Midili, ieri l'incontro con il capitano di fregata Massimiliano Mezzani, recente acquisto alla guida della Capitaneria di porto di Milazzo.
  - Sub-headline:** Il porto, una risorsa per la città
  - Text:** «Il porto per noi rappresenta una risorsa -ha detto Midili- e come tale siamo intenzionati a cogliere tutte le opportunità offerte per trasformarle in sviluppo e occupazione. Il bacino di Milazzo, come ho già rappresentato al presidente dell'Autorità di sistema, sia per numero di passeggeri, che per flussi economici e importanza strategica, merita la massima attenzione».
- Sidebar Widgets:**
  - SEGNALAZIONI:** AL 366.872827
  - Covid-19:** a Messina bus pieni, e calca sullo Shuttle. Ma in Sicilia nessun limite
  - PREVISIONI METEO:** (with weather icons)
  - Milazzo. Il sindaco Midili: "Il porto per noi rappresenta una risorsa"** (with a small image of the mayor)
  - La Basket Soliani Messina sconfigge l'Orlandina Lab**
  - La Mace e il paese fantasma: conferma il viaggio fra i villaggi "fantasma" VIDEO**
  - Domani l'ultima saluta a Jole Sartelli**

## Shipping Italy

Catania

### Record dimensionale per una nave portacontainer al terminal Est di Catania (FOTO)

Il gigantismo navale e l'effetto a cascata sulle navi portacontainer feeder arriva, seppure in dimensioni relativamente minori, anche nel porto di Catania. Il terminal container Europea Servizi Terminalistici di Catania ha accolto nelle scorse ore la nave GH Brickfielder di Cma Cgm che con i suoi 2.800 Teu rappresenta la portacontainer con la maggiore capacità mai approdata nello scalo siciliano. È stata lavorata in contemporanea con la Msc Luebeck (1.100 Teu) grazie all'impiego di tre gru portuali. Attualmente il terminal Est di Catania è scalato da due linee 'dirette' operate proprio dal vettore marittimo francese Cma Cgm (con l'Adriatico e scali previsti a Malta, Bar, Ancona, Venezia, Trieste, Koper, Rijeka, Malta) e dall'elvetica Msc (che collega Catania con Gioia Tauro e Durazzo). Tramite il servizio feeder UFS Tyrrhenian altri carrier (Maersk, Hapag Lloyd, Cosco, Hamburg Sud, Tarros, Arkas, Melfi e Zim) collegano Catania con Genova, Livorno e Napoli. Antonio Pandolfo, responsabile marketing di Est, traccia un bilancio sul 2020 dicendo: 'Pur con l'avvento del Covid-19 e le conseguenze attese dalla pandemia per il 2020 abbiamo avuto un calo del 3 % nei primi due quadrimestri dell'anno. La ripresa è anche dovuta all'aumento dell'import che ha portato al consolidamento dei servizi nel nostro terminal'. Pandolfo ha poi aggiunto: 'Cercando di consolidare e incrementare gli attuali volumi guardiamo con attenzione al bacino del Mediterraneo, possibilmente per diventare connessione con il mercato italiano ed europeo. Con l'emergenza della pandemia sicuramente cambieranno i mercati e ci sarà un'attenzione maggiore ai mercati 'attigui' e sicuramente noi saremo attenti a questi cambiamenti'.



## Il Sole 24 Ore

Palermo, Termini Imerese

Palermo

### Dote di 81 milioni per rilanciare le attività industriali

*Il 30 ottobre l'inaugurazione del molo Sammuzzo: è destinato alla crocieristica*

Nino Amadore

**Palermo** L' appuntamento è per il 30 ottobre, giorno di inaugurazione del molo Sammuzzo, un pezzo del **porto** di **Palermo** che è stato riqualificato. E si tratta, in qualche modo, di un ulteriore traguardo per lo scalo palermitano che insieme ai porti di Termini Imerese, Trapani e **Porto** Empedocle fa parte dell' Autorità portuale della Sicilia occidentale al cui vertice c'è Pasqualino Monti. I cantieri non si sono fermati un attimo nonostante il lockdown e il **porto** di **Palermo** guarda avanti: in arrivo anche un bando da poco più di 25 milioni per la riqualificazione dell' area intorno al Castello a Mare. Intanto l' Autorità portuale ha incassato il via libera da parte del ministero delle Infrastrutture del finanziamento di 106,5 milioni di euro di cui 81 milioni destinati alla riqualificazione industriale del polo portuale di **Palermo**. Tutte vicende che fanno guardare al futuro con ottimismo: «Ormai - dice Monti - il più è fatto: **Palermo** è in discesa e si avvia a essere un polo moderno e rinnovato. Questo percorso sta traghettando il **porto**, in tre anni e mezzo, dagli anni Settanta al 2020, colmando un gap di 50 anni. Serviranno almeno altri 3 anni per completare la trasformazione ma, a questo punto, la risposta del mercato che vedo positiva non mi sorprende più di tanto». Quale e quanto sia stato il cambiamento lo si può vedere a colpo d' occhio. La strategia è segnata: il traffico di navi da crociera sta lentamente riprendendo «anche se con numeri diversi rispetto al periodo pre-lockdown. Le navi da crociera stanno, pian piano, ritornando. Ha iniziato la MSC con la Grandiosa, adesso ha ripreso anche Costa con Smeralda e Diadema. Avremo navi ogni mese e il calendario, anche quello del 2021 su cui si lavora, assume sempre più una forma di normalità. Ho sempre sostenuto, anche durante il lockdown, che il trasporto via mare sia il più sicuro, perché le navi sono di grandi dimensioni e di conseguenza, potendo attuare facilmente il distanziamento sociale, riescono a trasportare un numero rilevante di passeggeri» dice ancora Monti. Ma il punto è davvero un altro e riguarda il cosiddetto traffico merci su Ro-ro che ha registrato nel periodo gennaio-luglio 2020 un aumento del 18,8 % rispetto allo stesso arco di tempo nel 2019 mentre nel settore delle rinfuse solide, l' incremento è del 130,8 per cento. «I nostri porti vivono fondamentalmente di traffico Ro-ro, quello dei contenitori è più limitato dal contesto. Nel Ro-ro, invece, la Sicilia occidentale, più vicina ai paesi nordafricani, ha le sue peculiarità e rappresenta un' attrattiva importante» dice Monti. Tra i risultati portati a casa l' aggiudicazione alla Osp srl (operazioni e servizi portuali) dell' imprenditore Giuseppe Todaro del bando di quasi 136 milioni (75 milioni di incassi diretti e il resto per ribaltamento dei costi): si tratta di un project financing (finanza di progetto) per la gestione ventennale dei servizi portuali di **Palermo** e Termini Imerese, come la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti, la gestione della rete elettrica, idrica e dei servizi di erogazione, parcheggi, pulizia e la manutenzione delle aree comuni. Con un secondo bando da 23,5 milioni è avvenuto l' affidamento, sempre con finanza di progetto, della concessione dei lavori e dei servizi, per oltre vent' anni, per la realizzazione delle infrastrutture energetiche e reti dati (Smart Port) delle aree dei porti di **Palermo**, Trapani, Termini Imerese e **Porto** Empedocle. L' iniziativa progettuale è stata avanzata dal Gruppo Free (Energy Saving ed Energia), leader sull' efficienza e sul risparmio energetico - con un portafoglio di oltre 60mila clienti - e da Luxmaster. «Sono prossime 200



assunzioni, nel privato soprattutto, grazie alle procedure portate avanti per far crescere le aziende portuali» dice Monti. Ma il ragionamento del presidente dell' Autorità portuale va oltre lo sviluppo di **Palermo**: «I

---



## Il Sole 24 Ore

Palermo, Termini Imerese

---

porti della Sicilia occidentale si svilupperanno e creeranno certamente, come stanno già ampiamente dimostrando, economia reale e posti di lavoro, ma l'elemento più importante è la partita che la Sicilia gioca con se stessa- continua Monti -. I porti vivono in funzione dei mercati di consumo interno, se si va incontro a una fase di spopolamento generalizzato è un bel problema, perché i mercati di consumo perdono di forza. Con gli attuali mercati di consumo e con infrastrutture moderne, molte merci, anche solo in toccata, in transhipment, in Sicilia arrivano, perché nei nostri scali trovano un'infrastruttura moderna o che si sta velocemente ammodernando, ma la vera forza risiede per una grande isola, nella sua capacità di "consumo"; i porti faranno da volano all'incremento del Pil regionale se troveranno industria alle spalle e popolazione che consuma». Ma è necessario sostenere questo sviluppo con «una politica fiscale incentivante che consenta di avviare una fase di reindustrializzazione soprattutto dell'entroterra. Noi stiamo incentivando questa azione per quello che è di nostra competenza, con forza e determinazione stiamo cercando di riattivare Fincantieri, la prima industria di costruzione delle navi: abbiamo già chiuso l'accordo, dobbiamo ora realizzare gli ultimi lavori sul bacino da 150 mila tonnellate». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ieri riunione dell'Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale

## Escavazione del porto, vi sono 67 milioni a disposizione

*Inizialmente l'intervento riguarderà la parte che va dall'imboccatura fino al primo pennello per gli aliscafi*

Si va verso il dragaggio del porto di Trapani. L'importante opera, attesa da anni in città, è stata al centro dell'incontro tenuto ieri mattina dal presidente dell'**Autorità portuale di sistema** della Sicilia occidentale Pasqualino Monti con gli operatori economici. L'investimento complessivo per l'escavazione dei fondali ammonta a 67 milioni di euro. I finanziamenti sono già disponibili e arriveranno dai fondi europei. Il dragaggio inizialmente riguarderà la parte che va dall'imboccatura del porto fino al primo pennello per gli aliscafi. Ma con i ribassi d'asta i vertici dell'**Autorità di sistema** contano di intervenire successivamente anche nella restante parte del bacino **portuale**, arrivando così fino a molo Isolella. Con l'escavazione i fondali saranno portati ad una profondità di undici e dieci metri, permettendo così l'ingresso in porto di grandi navi con maggiore pe scaggio. Attualmente, invece, la profondità dei fondali varia dai sette ai cinque metri. Nel corso dell'incontro, a cui hanno preso parte, tra gli altri, il comandante della Capitaneria di Porto di Trapani Paolo Marzio e l'avvocato Nicola Adragna, componente del Comitato di gestione dell'**Autorità portuale**, è stato fatto anche il punto sui lavori attualmente in corso e quelli che partiranno a breve, come il consolidamento delle banchine di molo Sanità, con una spesa di circa otto milioni di euro, sempre finanziati con fondi europei. Sarà poi tolta la scogliera che porta al fanale verde, il che migliorerà l'operatività delle navi che devono attraccare al molo Ga ribaldi. In questa parte del porto, compresa tra la Stazione marittima ed i punti di imbarco per le isole, si parla di un possibile allungamento della banchina per consentire l'attracco di navi più lunghe, come quelle da crociera. Tra i progetti in cantiere, nella programmazione di lungo periodo, c'è anche la costruzione di una nuova banchina nel molo a "T" con un vero e proprio terminal per le navi da crociera. Intanto entro maggio saranno completati i lavori di ristrutturazione della Stazione marittima. In fase di ultimazione, invece, la collocazione della nuova ringhiera in via Regina Elena mentre lungo la via Ammiraglio Staiti, dove l'**Autorità portuale di sistema** ha già realizzato il nuovo terminal per gli aliscafi, sarà collocata una protezione con del materiale trasparente per separare la strada dalle banchine. Sono pure previste delle aree a verde, con tanto di aiuole, ed una pista cicla.



## Progetti per lo scalo peschereccio

L' **Autorità portuale** di **sistema** della Sicilia occidentale punta alla riqualificazione della zona del porto peschereccio. Si tratta di una delle zone più belle della città, tra Torre di Ligny e la Colombaia, sicuramente dall' alto potenziale turistico visto che potrebbe rientrare negli itinerari dei crocieristi e di chi arriva a Trapani a bordo di yacht o barche a vela. A tal riguardo l' **Autorità portuale** guidata dal presidente Pasqualino Monti punta a lanciare un concorso internazionale di idee incentrato proprio nella zona del porto peschereccio, passando per i monumenti simbolo di Trapani come la Colombaia, il Lazzaretto ed il Villino Nasi. (\*MATO\*)

**Trapani**  
16 ottobre 2020 | Venerdì 16 ottobre 2020 | 14  
Per la gestione manuttrice per la sottogestione della pulizia attività  
**Verde pubblico, accordo fra Comune ed i volontari**  
Il Comune di Trapani ha raggiunto un accordo con un gruppo di volontari per la gestione manuttrice del verde pubblico. L'accordo prevede che i volontari si occuperanno della manutenzione ordinaria del verde pubblico, mentre il Comune si occuperà della manutenzione straordinaria e della fornitura di materiali. L'accordo è stato firmato dal sindaco e dai rappresentanti dei volontari.

**Escavazione del porto, vi sono 67 milioni a disposizione**  
Inizialmente l'intervento riguarderà la parte che va dall'imboccatura fino al primo pennello per gli aliscafi  
Il Comune di Trapani ha stanziato 67 milioni per l'escavazione del porto peschereccio. L'intervento sarà diviso in due fasi: la prima riguarderà la parte che va dall'imboccatura fino al primo pennello per gli aliscafi, mentre la seconda riguarderà la parte che va dal primo pennello per gli aliscafi fino al secondo pennello per gli aliscafi. L'intervento sarà realizzato in due fasi: la prima nel 2021 e la seconda nel 2022.

**Associazione torna a chiedere recupero della Colombaia**  
L'Associazione per il recupero della Colombaia ha chiesto al Comune di Trapani di avviare le procedure per il recupero della Colombaia. L'Associazione ha sottolineato che la Colombaia è un monumento di grande valore storico e artistico e che il Comune ha il dovere di preservarlo e recuperarlo. L'Associazione ha chiesto al Comune di avviare le procedure per il recupero della Colombaia entro il 2021.

**Progetti per lo scalo peschereccio**  
L'Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale ha lanciato un concorso internazionale di idee per la riqualificazione dello scalo peschereccio. Il concorso è incentrato sulla zona del porto peschereccio, passando per i monumenti simbolo di Trapani come la Colombaia, il Lazzaretto ed il Villino Nasi. Il concorso è aperto a tutti i progettisti e architetti e ha una scadenza del 31 ottobre 2021.

**L'Avviso**  
L'Autorità portuale di sistema della Sicilia occidentale ha pubblicato un avviso per la selezione di un professionista per la redazione del progetto di riqualificazione dello scalo peschereccio. Il professionista selezionato dovrà redigere il progetto di riqualificazione dello scalo peschereccio, passando per i monumenti simbolo di Trapani come la Colombaia, il Lazzaretto ed il Villino Nasi. Il professionista selezionato dovrà presentare il progetto entro il 31 ottobre 2021.

## Il Sole 24 Ore

Focus

INTERVISTA Ennio Cascetta . L' amministratore unico di Ram: piani integrati per sviluppare funzioni manifatturiere nei porti

### «Il Mezzogiorno diventi la piattaforma logistica del Mediterraneo»

(V.V.) - Il Sud potrebbe diventare una piattaforma logistica del Mediterraneo, attivando piani integrati per sviluppare funzioni logistiche e manifatturiere nelle zone portuali, oltre a servire bene i traffici di import ed export del territorio. Non ha invece molto senso, per me, un ipotetico ruolo di molo del Mediterraneo, ossia scaricare al Sud le merci destinate in Europa e farle proseguire via terra». Ne è convinto Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa e professore ordinario di pianificazione dei Sistemi di Trasporto della Federico II di Napoli . Per Cascetta la piattaforma logistica potrebbe trovare attuazione attraverso le Zes (Zone economiche speciali). «Le Zes - afferma - seppur ancora sulla carta, dovrebbero facilitare questo processo ma servono anche connessioni terrestri, sicurezza e manodopera qualificata». Lei è uno degli autori del Piano Porti varato dall' ex ministro Delrio. Ha dato gli effetti previsti? I piano dei porti è stato l' inizio del rilancio di un settore strategico per il Paese. Una riforma migliorabile ma che ha definito la necessità di un coordinamento nazionale della governance dei singoli sistemi portuali e un quadro di opere necessarie declinate in "Connettere l' Italia" e in "#Italiaveloce". Si parla di nuovi progetti da far confluire nel Recovery plan. Le risorse ci sono e il Recovery plan è un' opportunità. Piuttosto occorre riflettere sul perché il "tiraggio di spesa" delle autorità di sistema portuale italiane non riesca a superare il mezzo miliardo di euro all' anno. Su quali nuove opere puntare? I collegamenti ferroviari dei porti del Sud sono inadeguati e il piano di adeguamento della rete di RFI al "treno merci europeo" (TME) procede molto più speditamente delle connessioni di ultimo miglio nei porti. Una riflessione doverosa: appiattirsi per molti anni sui terminal container, ha fatto perdere di vista settori più importanti, come innovazione, nuovi carburanti, RO-RO, ecc. In questo caso, sono spesso i progetti a mancare, non le risorse. In termini di sviluppo dei traffici, poi, sono due le direttrici fondamentali per le Autostrade del Mare: una tra l' area dei Balcani occidentali e i porti pugliesi; l' altra dal Nord Africa verso i mercati europei, attraverso i porti del Sud. Il Mezzogiorno potrebbe giocare un ruolo come deposito bunkeraggio per carburanti alternativi nel settore marittimo. Professore, il Covid ha impattato sui traffici marittimi italiani, quali misure adottare? Il Covid ha impattato in maniera devastante sul traffico passeggeri; mentre il comparto cargo ha tenuto (-13,5%). Gioia Tauro oggi va meglio di tutti gli altri porti. Ma dal 2013 al 2019 aveva perso traffici container concentrandosi sul segmento del transhipment che vede i porti europei esposti alla concorrenza degli scali della sponda extra europea. Ritengo giunto il momento di dare una sterzata alla portualità italiana imperniata su digitalizzazione, ruolo centrale della Conferenza delle Adsp su pianificazione e programmazione di investimenti e un grande piano per l' ultimo e penultimo miglio. L' Italia deve investire di più sulla intermodalità? Dal 2015 l' intermodalità è al centro della politica della logistica, prima sotto l' impulso del ministro Delrio e poi dei successivi governi, con la proroga degli incentivi ("sconto traccia", "ferrobonus", "marebonus" per l' intermodalità gomma-mare ndr). Il Ministro De Micheli e il governo si sono spesi poi per garantire sostegno al settore anche nella pandemia. L' efficacia delle politiche degli ultimi anni è testimoniata dagli importanti risultati ma l' Italia può fare di più. In RAM abbiamo stimato che circa il 5% del traffico ferroviario 2019 sia riconducibile all' effetto ferrobonus. È necessario dare continuità a questa visione strategica



basata su: un piano di upgrade della rete per allinearla agli standard del TME; interventi di ultimo e penultimo miglio per i porti alle reti che li servono; interventi come terzo valico e tunnel di base alpini; una tensione



## Il Sole 24 Ore

### Focus

---

continua verso la semplificazione normativa e procedurale. È tempo di investimenti stranieri che ne pensa? Benvengano gli operatori esteri che investono nel rispetto delle norme, in condizioni di parità e di reciprocità con quelli nazionali. Non mi interessa la nazionalità dei concessionari quanto la capacità del decisore pubblico, di garantire continuità dei traffici e quindi occupazione e valore aggiunto per il cluster portuale. Situazioni di abbandono di infrastrutture portuali in cui il pubblico aveva investito, come è successo con Evergreen a Taranto, è ciò che non deve accadere. © RIPRODUZIONE RISERVATA.