



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 24 ottobre 2020**



Prime Pagine

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

Venezia

| | | | |
|---|---|------------------------|----|
| 24/10/2020 | Corriere del Veneto Pagina 11 | <i>Alberto Zorzi</i> | 23 |
| Mose, ogni alzata costa centomila euro al Porto Merce giù del 12 per cento | | | |
| 24/10/2020 | Il Gazzettino Pagina 37 | | 25 |
| Porto, il calo dei traffici fa meno paura | | | |
| 24/10/2020 | La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20 | <i>GIANNI FAVARATO</i> | 26 |
| Porto, traffici in calo Dopo il lockdown segnali di ripresa grazie ai container | | | |
| 24/10/2020 | Il Piccolo Pagina 18 | | 28 |
| Porto di Venezia traffici in flessione | | | |

| | | | |
|------------|-------------------------------------|----------------------------------|----|
| 23/10/2020 | Ansa | | 29 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | FerPress | | 31 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Il Nautilus | | 33 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Informare | | 35 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Informazioni Marittime | | 37 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Messaggero Marittimo | <i>Redazione</i> | 39 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Sea Reporter | | 41 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Ship Mag | <i>Redazione</i> | 43 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Shipping Italy | | 44 |
| <hr/> | | | |
| 24/10/2020 | La Nuova di Venezia e Mestre | Pagina 20 <i>ALBERTO VITUCCI</i> | 45 |
| <hr/> | | | |
| 24/10/2020 | La Nuova di Venezia e Mestre | Pagina 20 | 46 |
| <hr/> | | | |

Savona, Vado

| | | | |
|------------|-----------------------------------|--|----|
| 24/10/2020 | Il Secolo XIX (ed. Savona) | Pagina 21 <i>LUISA BARBERIS GIOVANNI VACCARO</i> | 47 |
| <hr/> | | | |
| 24/10/2020 | Il Secolo XIX (ed. Savona) | Pagina 21 <i>S. C.L. B.</i> | 48 |
| <hr/> | | | |
| 24/10/2020 | La Stampa (ed. Savona) | Pagina 46 | 49 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | BizJournal Liguria | | 50 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Informazioni Marittime | | 51 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Messaggero Marittimo | <i>Veziò Benetti</i> | 52 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Sea Reporter | | 53 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Savona News | | 54 |
| <hr/> | | | |

Genova, Voltri

| | | | |
|------------|----------------------|----------------------------------|----|
| 24/10/2020 | Il Secolo XIX | Pagina 13 <i>SIMONE GALLOTTI</i> | 55 |
| <hr/> | | | |
| 24/10/2020 | Il Secolo XIX | Pagina 39 <i>GINO FORTUNATO</i> | 57 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Informare | | 58 |
| <hr/> | | | |

| | | | |
|---|---|------------------|----|
| 23/10/2020 | Informazioni Marittime | | 59 |
| 1,8 milioni di euro alle compagnie portuali di Genova e Savona | | | |
| 23/10/2020 | Ship Mag | <i>Redazione</i> | 60 |
| L' Authority dà 650 mila euro ai camalli del porto di Genova | | | |
| 23/10/2020 | The Medi Telegraph | | 61 |
| Genova, portuali di Intempo fermi | | | |
| 24/10/2020 | Il Giornale del Piemonte e della Liguria | Pagina 13 | 62 |
| «Superba adesso va spostata» | | | |
| 23/10/2020 | Genova24 | <i>Redazione</i> | 63 |
| Depositi chimici, Superba rilancia l' area sotto la Lanterna, ma apre ad altre soluzioni: "Basta che si decida" | | | |
| 23/10/2020 | Shipping Italy | | 64 |
| Carbonile Enel a Genova: Superba si aggiunge ai pretendenti Sech e Spinelli | | | |
| 23/10/2020 | Shipping Italy | | 65 |
| Sech, Spinelli, Superba, Csm e Bettolo: cinque contendenti per 7.600 mq di banchina nel porto di Genova | | | |

La Spezia

| | | | | |
|---|--------------------------------------|-----------|----------------------|----|
| 24/10/2020 | Il Secolo XIX (ed. La Spezia) | Pagina 41 | <i>SONDRA COGGIO</i> | 67 |
| Il Molo Italia dagli Anni '30 ai progetti di ampliamento La Spezia ripensa il fronte mare | | | | |
| 24/10/2020 | La Nazione (ed. La Spezia) | Pagina 45 | | 68 |
| Il 'grazie' di Uil a Roncallo «Ottimo lavoro» | | | | |
| 23/10/2020 | Citta della Spezia | | | 69 |
| Uil saluta Roncallo: "Ha fatto del porto un ambiente aperto" | | | | |
| 24/10/2020 | La Gazzetta Marittima | | | 70 |
| Buon vento Carla! | | | | |

Ravenna

| | | | | |
|--|--|-----------|------------------|----|
| 24/10/2020 | Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) | Pagina 8 | | 71 |
| «Sempre meno aziende al porto rispettano i protocolli di sicurezza» | | | | |
| 24/10/2020 | Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) | Pagina 45 | | 72 |
| La sicurezza del lavoro nello scalo al centro di una riunione in prefettura | | | | |
| 24/10/2020 | Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) | Pagina 45 | | 73 |
| Sindacati: «Lati oscuri sulla morte di Pirazzoli» | | | | |
| 23/10/2020 | RavennaNotizie.it | | | 74 |
| I sindacati su morte di Franco Pirazzoli al porto di Ravenna: "vicenda dai lati oscuri, che magistratura dovrà chiarire" | | | | |
| 23/10/2020 | ravennawebtv.it | | | 75 |
| "Non è morto per un malore, ma per un incidente sul lavoro al porto" I sindacati chiedono giustizia per Franco Pirazzoli | | | | |
| 24/10/2020 | Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) | Pagina 49 | | 76 |
| Al porto la nave-scuola per saldatori La Bright Spark resta fino a inizio 2021 | | | | |
| 24/10/2020 | Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) | Pagina 49 | | 77 |
| Deposito Gnl, socio spagnolo | | | | |
| 23/10/2020 | Lugonotizie | | | 78 |
| Rossi: il Progetto Hub Portuale di Ravenna prevede la realizzazione di un nuovo terminal di dimensioni sostenibili | | | | |
| 23/10/2020 | Messaggero Marittimo | | <i>Redazione</i> | 79 |
| Scale Gas nel deposito costiero Gnl di Ravenna | | | | |

Livorno

| | | | | |
|----------------------------------|------------------------------|--|--|----|
| 24/10/2020 | La Gazzetta Marittima | | | 80 |
| Webinar sulla via dell' idrogeno | | | | |

Piombino, Isola d' Elba

| | | | |
|---|---------------------------|--------------------|----|
| 23/10/2020 | Corriere Marittimo | | 81 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Primo Magazine | <i>GAM EDITORI</i> | 82 |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Sea Reporter | | 83 |
| <hr/> | | | |
| Perfezionata la concessione a PIM. La società opererà sino al 2041 su una superficie di 120.000 | | | |
| <hr/> | | | |

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

| | | | |
|---|--|-----------|----|
| 24/10/2020 | Il Resto del Carlino (ed. Ancona) | Pagina 72 | 84 |
| <hr/> | | | |
| Dieci chilometri di corsa nelle vie del porto | | | |
| <hr/> | | | |

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

| | | | |
|---|--|-----------|----|
| 24/10/2020 | Il Messaggero (ed. Civitavecchia) | Pagina 35 | 85 |
| <hr/> | | | |
| Porto, la linea con Palermo va verso la riattivazione | | | |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | FerPress | | 86 |
| <hr/> | | | |
| AdSP Tirreno centrale: Tar respinge richiesta di alcuni operatori contro esclusione da bando mercato ittico Gaeta | | | |
| <hr/> | | | |

Napoli

| | | | |
|--|-----------------------|-----------|----|
| 24/10/2020 | Il Mattino | Pagina 23 | 87 |
| <hr/> | | | |
| Msc e Costa, visite blindate dei turisti «Stop acquisti a San Gregorio Armeno» | | | |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Napoli Village | | 88 |
| <hr/> | | | |
| Chiesto un tavolo di confronto con MSC e Costa Crociere sul divieto di acquisti in città | | | |
| <hr/> | | | |

Bari

| | | | |
|---|---------------------------------|------------------|----|
| 24/10/2020 | La Repubblica (ed. Bari) | Pagina 9 | 89 |
| <hr/> | | | |
| In arrivo alla darsena comunale nuovi sistemi per spostare le barche | | | |
| <hr/> | | | |
| 24/10/2020 | Quotidiano di Bari | Pagina 6 | 90 |
| <hr/> | | | |
| Entrano in funzione i varchi della port facility | | | |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Il Nautilus | | 91 |
| <hr/> | | | |
| Porto di Bari: entrano in funzione i nuovi varchi, carrabili e pedonali, della port facility molo San Vito extra-Schengen e i nuovi uffici AdSP MAM | | | |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Informazioni Marittime | | 92 |
| <hr/> | | | |
| Bari, entrano in funzione nuovi varchi Port Facility e uffici AdSP | | | |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Messaggero Marittimo | <i>Redazione</i> | 93 |
| <hr/> | | | |
| A Bari, novità per strutture e varchi | | | |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Puglia Live | | 94 |
| <hr/> | | | |
| Dalla prossima settimana sar attivo il varco AC1 della port facility Molo SanVito del porto di Bari | | | |
| <hr/> | | | |
| 23/10/2020 | Shipping Italy | | 95 |
| <hr/> | | | |
| Nuovi varchi "avveniristici" in funzione al porto di Bari | | | |
| <hr/> | | | |

Taranto

| | | | |
|--|--|-----------|----|
| 24/10/2020 | La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) | Pagina 39 | 96 |
| <hr/> | | | |
| Il rilancio di Taranto e l' addio all' acciaio | | | |
| <hr/> | | | |

| | | |
|------------|--|----------------------|
| 24/10/2020 | Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10 | 98 |
| | Si tenta l'accordo con Yilport: vertice sulle riassunzioni | |
| 24/10/2020 | Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10 | 100 |
| | Parte un progetto per l' accoglienza dei crocieristi | |
| 23/10/2020 | Messaggero Marittimo | <i>Redazione</i> 101 |
| | Al via 'Destination Make! Taranto' | |

Manfredonia

| | | |
|------------|--|-----|
| 24/10/2020 | La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 28 | 102 |
| | Scarica rifiuti nel porto, l' uomo incastrato dalle telecamere | |

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

| | | |
|------------|--|------------------------|
| 24/10/2020 | Milano Finanza Pagina 2 | <i>CARLO LO RE</i> 103 |
| | Gli scali dello Stretto | |
| 24/10/2020 | Quotidiano di Sicilia Pagina 12 | 105 |
| | Ambiziosi progetti per la Zona Falcata ma ora serve la collaborazione di tutti | |
| 24/10/2020 | Gazzetta del Sud Pagina 25 | 107 |
| | Fiera del Turismo, aderisce il Servizio regionale | |

Trapani

| | | |
|------------|---|------------------------------|
| 24/10/2020 | Quotidiano di Sicilia Pagina 13 | 108 |
| | Le scelte di campo per il porto di Trapani e il bacino "senza futuro" | |
| 23/10/2020 | LiveSicilia | <i>Nicola Baldarotta</i> 110 |
| | Trapani, porto e aeroporto insieme per rilanciare la provincia | |

Focus

| | | |
|------------|--|--|
| 24/10/2020 | Il Sole 24 Ore Pagina 8 | <i>Raoul de Forcade, Silvia Pieraccini</i> 113 |
| | Gas per il trasporto in mare, via al risiko degli investimenti | |
| 23/10/2020 | Informazioni Marittime | 115 |
| | Tariffe piloti, Unione Piloti annuncia ricorso al Tar | |
| 23/10/2020 | Sea Reporter | 116 |
| | Nuovi meccanismi tariffari: la 13ma Assemblea dell' Unione Piloti favorevole al ricorso al TAR | |

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63791510
mail: servizioclienti@corriere.it



CALZATURE DA LAVORO



Domani in edicola
Un'alleanza tra le fedi
a difesa della salute
di **Massimo Franco** e **Marco Ventura**
nell'inserto **la Lettura**

TORNA L'ORA SOLARE



Questa notte alle ore 3 le lancette dell'orologio andranno spostate indietro di un'ora, tornando così alle 2



LA SICUREZZA È PASSIONE

Timori in Lombardia, Fontana: scongiurare la serrata. Gli esperti: ora interventi drastici. Standard & Poor's: il giudizio migliora

Verso il coprifuoco in tutta Italia

Spinta da governatori e scienziati per un nuovo lockdown. Proteste e scontri in piazza a Napoli

GLI INUTILI CONFLITTI

di **Milena Gabanelli**

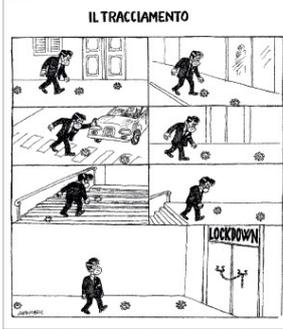
Di fronte ad una pandemia che si diffonde nel Paese in maniera non uniforme, è evidente la necessità di misure di prevenzione e cura mirate, pertanto la cooperazione tra Stato, Regioni e Comuni è indispensabile. Lo scenario più efficace dovrebbe prevedere misure specifiche e circoscritte, inserite tuttavia in contesto solido di visione e coordinamento nazionale. Di fronte all'emergenza estrema che stiamo affrontando, continuiamo invece ad assistere ad un confuso e persistente conflitto istituzionale e scarico di responsabilità. Le Regioni conoscono i problemi del loro territorio, e se valutano di isolare una zona, la decisione non può essere presa autonomamente, perché quella zona poi la devi circuire, e le forze di polizia le dispone il prefetto, che risponde al ministro dell'Interno. Le questioni sono strettamente connesse alla salute pubblica, e in sanità la competenza è delle Regioni. Vuol dire che devono provvedere al buon funzionamento degli ospedali, incrementare la medicina del territorio, organizzare con i comuni il trasporto pubblico in sicurezza, individuare tempestivamente i focolai, provvedere al tracciamento dei contagi.

continua a pagina 34

Le Regioni pressano il governo per ottenere misure più drastiche e a Palazzo Chigi si dicono pronti a un'ulteriore stretta. Si va verso il coprifuoco in tutto il Paese, ma anche questo secondo amministratori ed esperti potrebbe non bastare per arginare la seconda fase della pandemia. Il governatore della Campania Vincenzo De Luca ha chiesto il lockdown totale. A Napoli, però, proteste di piazza e scontri con la polizia hanno caratterizzato la prima notte di coprifuoco. Un appello al capo dello Stato e al premier hanno rivolto cento scienziati: «Assumere misure stringenti entro due o tre giorni». I nuovi contagi ieri hanno raggiunto quota 19.143, 91 i morti.

da pagina 2 a pagina 13 e a pagina 37

GIANNELLI



IL DIBATTITO

IL VIROLOGO PALÙ

«Ma chiudere è inutile»

di **Adriana Bazzi**



«C'è allarmismo, c'è una seconda ondata, ma la soluzione non è chiudere tutto» dice Giorgio Palù. a pagina 11

IL FISICO

«Scuole, troppi rischi»

di **Roberto Battiston**



«La riapertura delle scuole ha messo il turbo alla pandemia. Stiamo correndo troppi rischi». a pagina 11

Il confronto Dalla pandemia alla ripresa economica, visioni contrapposte



Trump-Biden, ultima sfida
Attacchi e divisioni su tutto

di **Giuseppe Sarcina** a pagina 16

Il democratico Joe Biden, 77 anni (a sinistra) e il presidente Donald Trump, 74, durante l'ultimo confronto elettorale alla Belmont University di Nashville, Tennessee

Il re dei sondaggi: Joe stravincerà

di **Massimo Gaggi**

a pagina 17

Duello stanco, un rito senza energia

di **Walter Veltroni**

a pagina 17

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La lastra di De Luca

Perché Vincenzo De Luca ha deciso di mostrare la lastra dei polmoni di un trentasettenne ricoverato al Cotugno di Napoli con il Covid? Al di là del buongusto (la prossima volta mostrerà la tac di un trauma cranico per scoraggiare gli incidenti stradali?), come mai ha voluto trasformare un caso abbastanza eccezionale in una storia emblematica? Immagino che De Luca lo abbia fatto per spaventare i suoi amministratori più giovani, ritenendo la paura il migliore antidoto contro il diffondersi del contagio. L'idea che i popoli si governino trattandoli come sudditi — anziché sforzarsi di renderli cittadini consapevoli — raccoglie molti estimatori e, pur senza condividerla, non mi permetto di giudicarla. Però De Luca non è un corsivista, né un parroco o uno psicanalista. De

Luca è un presidente di Regione, e il compito istituzionale dei presidenti non consiste nello spaventare i cittadini, ma nel far funzionare gli ospedali, dotandoli dei posti di terapia intensiva che in questi mesi di tregua si sarebbero potuti e dovuti allestire, magari nel tempo dedicato a mostrare lastre e minacciare l'uso di lanciafiamme in tv.

Invece, dopo appena due settimane di recrudescenza del virus, gli ospedali della Campania sono già in affanno, e De Luca invoca il lockdown perché per sua stessa ammissione non è in grado di gestire le conseguenze prevedibili della crisi sanitaria. Quando un problema diventa troppo complicato, molti politici preferiscono rinuoverlo, chiudendolo in casa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?



Dalla ricerca scientifica nasce



Nuovo farmaco con formula **Silexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC), che può essere acquistato senza ricetta. Assumere Laila con cautela. Se il sintomo persiste consultare il medico. Controindicazioni e precauzioni: consultare il medico. Controindicazioni e precauzioni: consultare il medico. Controindicazioni e precauzioni: consultare il medico.

01024
9 771120 498068
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, DCD Milano



Europarlamento: anche se non hanno un grammo di carne, gli hamburger vegani potranno mantenere quel nome. Vincono i verdi, ma perde il sapore



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Sabato 24 ottobre 2020 - Anno 12 - n° 294
Redazione: via di Sant'Erasmus 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

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

FONTANA E I SINDACI

"Milano chiusa": tutti lo dicono, ma nessuno lo fa



SPARACIARI A PAG. 4

INTERVISTA A LANDINI

"Nuovo blocco ai licenziamenti o sarà sciopero"

CANNAVÒ A PAG. 8

VOLEVA UN MINISTERO

Siri disse ad Arata "Veto dal Colle, nostri amici fermi"

PACELLI A PAG. 14

RIDATECI IL MALLOPPO

Vitalizi regionali: i consiglieri sono già a 500 ricorsi

SALVINI A PAG. 12

FEDERICA PELLEGRINI

"Se c'è un nuovo lockdown, smetto col nuoto"

Selvaggia Lucarelli

Federica Pellegrini è abituata a nuotare in piscine olimpioniche, ma va detto che anche nei mari agitati ha sempre dimostrato di cavarsela bene. Poi è arrivato il Covid, le olimpiadi di Tokyo che rischiano di saltare, le polemiche feroci perché da positiva ha accompagnato sua madre in macchina a fare il tamponi. E forse ha avvertito un po' di fatica anche lei, per la prima volta.



A PAG. 18



INTERVISTA Il presidente del Consiglio superiore di Sanità

Locatelli: "Soglie per nuove chiusure, lockdown lontano"

■ Più tamponi e più contagi: reggono le terapie intensive. Conte prepara misure "chirurgiche" su trasporti e luoghi di aggregazione. De Luca spara: "Lunedì chiudo la Campania"

CALAPÀ, MARRA E ZANCA A PAG. 2-3



I NUMERI INCHIESTA DEL "FATTO" SUL COLLASSO DEL SISTEMA

Così le Regioni hanno fallito sulla sanità



GLI SGVERNATORI CHIEDONO IL MES, MA NON HANNO SPESO GLI 8 MLD STANZIATI DAL GOVERNO. MANCANO PERSONALE, POSTI LETTO, MEDICI DI BASE E TRACCIATORI

PALOMBI A PAG. 6-7

LE NOSTRE FIRME

- **Lerner** Larghe intese inutili a pag. 11
- **Crapis** Tg, addio al "panino" a pag. 11
- **Palombi e Valentini** Pro e contro l'uscita del "citi" Mancini a pag. 13 e 11

A 30 ANNI DALLA MORTE

Commedie, fornelli e donne: Tognazzi, un 'mostro' d'attore

ISOTTA A PAG. 19



CHE C'È DI BELLO

"Romulus" il nostro Trono di spade, Herlitzka e Laggio

DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Il premier Conte ospite al Festival del Lavoro: "È un piacere partecipare all'ultima edizione"

WWW.SPINOZA.IT

A che punto è la notte

» Marco Travaglio

Per capire a che punto siamo e dove andiamo, bisogna leggere correttamente i dati quotidiani che ci piovono addosso senza qualcuno che ce li spieghi (come nella mai troppo rimpianta conferenza stampa della Protezione civile durante il lockdown). E quelli da tener presente non sono i nuovi contagi accertati (quasi tutti asintomatici, cioè pericolosi non per sé ma per gli altri), che seguono il classico andamento esponenziale (70.633 da lunedì a ieri, contro i 36.666 dei primi cinque giorni della settimana scorsa e i 18.442 della precedente) e dipendono anche dall'aumento dei tamponi (118mila il 1° ottobre, 182mila ieri). Ma quelli più trascurati dai media: il rapporto tamponi-positivi e l'incremento dei ricoveri (in ospedale e in terapia intensiva). Il rapporto tamponi-positivi aumenta in modo forte e costante, ma non esponenziale (da qualche giorno è tra il 9 e il 10,5%). I ricoveri: venerdì scorso erano 6.178 nei reparti Covid e 638 in TI, ieri 10.549 (+4.371) e 1.049 (+411). Quindi la seconda ondata si conferma molto meno drammatica della prima. Ma resta grave perché, se la curva non frena, fra un mese potremmo avere TI e ospedali pieni di malati di Covid (manco fossero gli unici malati).

E allora: panico e lockdown totale no, massima attenzione e misure chirurgiche sì. Il governo non sta studiando di nuove, per essere pronto a vararle tra una settimana, quando inizieranno a vedersi gli effetti (o i non-effetti) di quelle già adottate e della nuova sensibilità diffusa fra gli italiani dalla paura degli ultimi giorni. Alla luce di quel che accade nel resto dell'Ue, investite dalla seconda ondata e costrette ad agire prima di noi, si intuisce quali rimedi adottati anche da noi funzionano e quali no. I coprifuoco notturni sono pannicelli caldi: la notte, a parte le zone centrali della macchia nei weekend, in giro non c'è nessuno e il contagio galoppa di giorno, nelle case e sui mezzi pubblici. Invece l'aumento dello smart working alleggerisce i mezzi pubblici e le chiusure dei centri commerciali nei weekend evitano affollamenti. Ma siccome abbiamo almeno due metropoli fuori controllo, Milano e Napoli, come buona parte delle rispettive Regioni, e altre aree vicine al collasso, vanno adottati lockdown metropolitani di qualche settimana per resettare la situazione, dare respiro agli ospedali e poi ripartire, visto che la fallimentare sanità regionale non riesce a curare la gente a casa. Intanto, su scala nazionale, vanno chiuse alcune attività non essenziali (con ristoro immediato per chi ne paga le conseguenze) per ridurre la circolazione sui mezzi pubblici e salvare scuola e lavoro essenziale. Insomma, misure mirate e utili. Non gride manzoniane fatte per dire di aver fatto qualcosa.



il Giornale

01024
9 771124 883008

SABATO 24 OTTOBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 253 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2522-4071 | Giornale (ed. nazionale)

In edicola con «il Giornale» il primo volume della collana sul Santo Graal

QUASI 20MILA NUOVI CONTAGI

STOP AI RICOVERI NON URGENTI

In Lombardia tra le patologie extra virus ammessi solo i casi gravi
GOVERNO, VERSO IL COPRIFUOCO NAZIONALE ALLE 21
CHIUDONO ALTRE DUE REGIONI, SCONTRI IN PIAZZA A NAPOLI

Il bollettino di ieri non lascia scampo: quasi 20mila i nuovi contagi. E la Lombardia si organizza: stop ai ricoveri non urgenti, tra le patologie extra virus ammessi solo i casi gravi. Intanto il governo non decide anche se ormai si va verso una sorta di coprifuoco nazionale alle 21. E dopo la Campania chiudono anche Calabria e Piemonte. Scontri in piazza ieri sera a Napoli.

servizi da pagina 2 a pagina 15

MESI DI ATTACCHI MEDIATICI

CHI DEVE DIRE SCUSA E GRAZIE A BERTOLASO

di Alessandro Sallusti

Il primo paziente, purtroppo, è entrato nell'ospedale Covid di Milano voluto dalla Regione e allestito in tempo record da Guido Bertolaso. Significa che nelle strutture sanitarie ordinarie della Lombardia, ma è così in tutta Italia, si è raggiunta la prima soglia di allarme sulla saturazione dei posti di terapia intensiva e sub intensiva, fatto confermato dalla decisione di sospendere i ricoveri ordinari e non urgenti.

Avremmo voluto vederlo vuoto per sempre quell'ospedale messo stupidamente nel mirino dal Pd, dai Cinquestelle, dai magistrati e dal loro cantore Marco Travaglio solo perché figlio di una giunta di centrodestra a trazione leghista e di un uomo, Guido Bertolaso, simbolo dell'efficienza berlusconiana. Bisognava essere accecati dall'odio, dall'ideologia e dall'invidia per non capire che l'ospedale in Fiera non era una cattedrale nel deserto, ma una scialuppa di salvataggio costruita nella speranza di rimanere intonsa. E ora che la nave fa acqua non solo Milano, ma tutta Italia può provare a mettere in salvo i suoi passeggeri con maggior ordine e tranquillità.

Siccome nessuno lo farà, noi che in quella lungimirante iniziativa abbiamo creduto fin dall'inizio, chiediamo scusa al presidente Fontana, all'assessore Gallera e a Bertolaso per il linciaggio mediatico cui la nostra categoria li ha sottoposti. Dobbiamo vergognarci, come giornalisti, di essere caduti così in basso, di essere tanto asserviti agli interessi politici del padrino di turno invece che della verità e del buon senso. Ma non solo. Ci sarà da qualche parte un politico di sinistra, dei Cinque Stelle, a proposito di onestà, capace di fare altrettanto? Un magistrato che chieda scusa a nome della sua categoria per aver squinzagliato, ovviamente a favore di telecamera, i seguaci a caccia di fantasmi? Sono certo che non accadrà, la lotta politica da quelle parti viene prima di quella al Covid, l'interesse di parte prima della salute dei cittadini. Continuiamo ad augurarci che quell'ospedale resti ampiamente sottoutilizzato, ma prima di parlare dell'inefficienza della Regione Lombardia e dei governi di centrodestra per favore sciacquatevi la bocca.

LA GENEROSITÀ DEI LETTORI

Riapre l'ospedale in Fiera Costruito grazie ai vostri soldi

Paolo Bracalini e Alberto Giannoni



Il centro della Fiera di Milano ha riaperto i battenti, quello di Bergamo lo farà lunedì 2 novembre. Come previsto dai piani emergenziali dunque, la Lombardia ha messo in campo gli «ospedali di riserva». Ieri sono stati ricoverati i primi tre pazienti. Alla faccia di chi diceva che l'ospedale, costruito grazie alla vostra generosità, sarebbe stato un flop.

con Fazzo alle pagine 2-3

LA MANINA IN VATICANO

Papa e unioni gay Il giallo del video

Fabio Marchese Ragona

a pagina 19

CONDANNA CONFERMATO IN APPELLO

Alemanno, 6 anni per Mafia capitale

Massimo Malpica

a pagina 13

AL FESTIVAL DEL CINEMA LA FICTION SULLA NASCITA DI ROMA

Romulus, la serie tv tutta in latino

Matteo Sacchi

Cosa c'è nel bosco? Nel bosco ci sono dei crudeli, come Rumia, signora dei lupi. E quanto è grande il bosco? È sconfinato, quasi come il cielo e viverci dentro per sei mesi è quello che i giovani devono fare per diventare adulti. Devono convivere col terrore.

Del resto niente è facile nella Terra dei Trenta Re che formano la Lega latina sotto la guida di Re Numitore, signore di Alba Longa. C'è chi brama il potere, come Spurius, il signore di Vella, e ci sono riti (...)

segue a pagina 33

TAPPA ACCORCIATA DOPO LA PROTESTA, È POLEMICA

Ciclisti ammutinati, Giro in ostaggio

Pier Augusto Stagi

È come se avessero sfregiato la pietà di Michelangelo. I corridori del Giro sfregiano la «corsa rosa» senza pietà. Senza una ragione plausibile, per questioni risibili. Così, dal figurone dello Stelvio si passa alla figuraccia di Morbegno. Basta una notte per cancellare tutto. Non ne avevano voglia. Non se la sentivano di percorrere 258 chilometri di tappa - la più lunga di questo Giro - dopo due giorni certamente massacranti (600 km con oltre 15mila metri di dislivello). Non (...)

a pagina 16

segue a pagina 36

L'APPELLO DEGLI ACCADEMICI A MATTARELLA

Se i prof straparano di tutto

di Marco Gervasoni

Ci mancava solo l'appello dei professori universitari a Conte e a Mattarella - ignoravamo che quest'ultimo disponesse di potere ese-

cutivo - a invocare in buona sostanza il lockdown totale. Ora noi non vogliamo discutere la bontà o meno della proposta, quanto quale legittimità i miei (...)

segue a pagina 10

L'IMBARAZZO DI PALAZZO CHIGI

Fondi Ue, premier nei guai

di Augusto Minzolini

Domande. Quando ci sarà il vaccino contro il Covid-19, che nelle speranze di Giuseppe Conte dovrebbe essere pronto già per

dicembre, con quali soldi il governo comprerà le dosi e finanzia una campagna di vaccinazione nazionale? Dicono che ci penserà la Ue, ma lo (...)

segue a pagina 14

ZUPPA DI PORRO

E il ministro si affida al bio

di Nicola Porro

Mentre l'Italia è destinata a morire economicamente, per fortuna che al ministero dell'Ambiente c'è qualcuno che si occupa del-

la temperatura con la quale produrre il caffè e scaldare la cioccolata calda: ebbene essa non può superare i 50 gradi. Forse con l'intento di ridurre (...)

segue a pagina 12

IL GIORNO

SABATO 24 ottobre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il presidente della Commissione Antimafia della Regione

«**Usura, unico business cresciuto dal lockdown Lombardia a rischio**»

G.Moroni a pagina 15



DOMANI IN REGALO
SPECIALE ITINERARI + POSTER

QN Itinerari



ristora
INSTANT DRINKS

Covid, quello che non è stato fatto

La seconda ondata ci mette in crisi: eppure era prevista, anzi scontata, e c'erano sette mesi di tempo per prepararsi ad affrontarla. Ma dai medici di base agli ospedali ai trasporti stiamo come a marzo. Il vaccino antinfluenzale per tutti? Non c'è. E ora rischio lockdown

Servizi
da p. 3 a p. 7

Le regioni in ordine sparso

E ora l'Italia si scopre federalista

Bruno Vespa

Operare l'Italia del Covid in laparoscopia con l'anestesia ridotta al minimo indispensabile o aprire il corpo del paziente e prevedere una lunga convalescenza?

Oggi probabilmente verrà superata la soglia psicologica dei ventimila casi giornalieri (circa 17mila se togliamo i tamponi ripetuti più volte alla stessa persona). La situazione è seria, ma non paragonabile con quella di marzo. In Lombardia i ricoverati in terapia intensiva erano 1600 a marzo e 1400 ad aprile. Ieri erano 184 su 990 posti disponibili. La Campania, di cui ieri il governatore De Luca ha chiesto la chiusura totale, ha 98 ricoverati in terapia intensiva su 527 posti disponibili.

Continua a pagina 2

PIOGGIA, FATICA E STANCHEZZA: AMMUTINAMENTO DEI CORRIDORI SI TAGLIANO DA SOLI 100 CHILOMETRI. «FIGURACCIA MONDIALE»

NON PASSA IL GIRO

Wilco Kelderman in maglia rosa nella tappa autoridotta tra Lombardia e Piemonte

Costa nel QS



DALLE CITTÀ

Pavia

Celle anguste: sconto di pena al cacciatore di anoressiche

Pisanu a pagina 18

L'incubo Covid sul palco

L'allarme rosso scatta alla Scala: 9 positivi nel coro

Palma nelle Cronache



Era stato la guida spirituale dei sei veggenti

Un'ombra su Medjugorje
Scomunicato Vlasic

Raspa e Jannello alle pagine 8 e 9



Il brasiliano compie 80 anni, l'argentino 60

Chi è stato il più grande?
La sfida Pelè-Maradona

Massi e Turrini a pagina 2

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 SANO.





Oggi Alias

AMERICANA Numero speciale sulle presidenziali. I quattro anni di Donald Trump hanno devastato anche l'immaginario



Domani Alias domenica

POVERI Ambivalente narratore autobiografico, William Vollmann raccoglie in giro per il mondo storie alla ricerca dell'identità della miseria



L'ultima

SUDAFRICA Nel Paese dei 20mila omicidi all'anno anche i bianchi muiono. E scatta la psicosi razziale Jacopo Lentini pagina 16

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

il manifesto quotidiano comunista

oggi con ALIAS

Ora solare



da domani un'ora indietro euro 2,50

SABATO 24 OTTOBRE 2020 - ANNO L - N° 254

www.ilmanifesto.it

Roma alla vigilia del coprifuoco notturno foto di Mauro Scrobogna /LaPresse

De Luca chiude la Campania, coprifuoco in Piemonte e Calabria (con due settimane senza scuole superiori). 100 scienziati chiedono al governo misure drastiche. Conte resiste e annuncia «scelte mirate» ma per l'Iss «la situazione è grave» e invita tutti a stare a casa pagine 2,3,4,5



Vicolo cieco

all'interno

La direzione dem Per il Pd la seconda ondata rischia di travolgere Conte

Alla direzione dem la paura che dilaghi la sfiducia nell'esecutivo per la crisi economica. Zingaretti: «Con questa nave in tempesta non è il momento di navigare a vista»

ANDREA CARUGATI PAGINA 2



Lavoro Catalfo: «Sgravi per le disoccupate e altra Cig»

La ministra del Lavoro Nunzia Catalfo promette altre dieci settimane di cassa integrazione Covid e annuncia sgravi triennali per chi assume donne disoccupate.

MASSIMO FRANCHI PAGINA 7

Movimento 5 Stelle Stati generali al via Di Battista: «Nessuna scissione ma no al Pd»

I 5 Stelle ripartono dalle assemblee provinciali (con regolamento modificato) negli stati generali virtuali causa Covid. Di Battista da Vespa pone il suo diktat

GIULIANO SANTORO PAGINA 7

QUASI 5MILA CASI, POSSIBILE ZONA ROSSA A MILANO E VARESE

Lombardia, la sanità è già in crisi

■ Ieri la Lombardia ha registrato 4.916 nuovi positivi (più di mille solo a Milano), su 36.963 tamponi processati e oltre 350 ricoveri. E alle 15 di ieri pomeriggio è arrivato il primo paziente covid all'Ospedale della Fiera di Milano che riapre i battenti in una situazione

sanitaria regionale già in crisi. Ma insieme ai pazienti - trasferiti da strutture ospedaliere in sofferenza - vengono spostati anche i sanitari. I tre anestesisti e altrettanti infermieri in servizio da ieri pomeriggio alla Fiera sono stati infatti dirottati dal Policlinico di Milano

dal quale dipende la gestione del covid hospital. Non è escluso che nei prossimi giorni verranno istituite zone rosse circoscritte alle aree di Milano, Varese e alle altre province già messe a dura prova dalla seconda ondata

DEL VECCHIO A PAGINA 5

CALABRIA Superiori chiuse per due settimane

■ Di fronte all'aumento dei contagi come primo atto della sua reggenza, il neopresidente facente funzioni Nino Spiriti (Lega) ha firmato l'ordinanza

che sancisce, per 15 giorni, la sospensione delle attività scolastiche per le scuole superiori e il coprifuoco nella regione

MESSINETTI A PAGINA 4

Presidenziali Usa Per Trump troppo tardi per rimediare

FABRIZIO TONELLO

Spesso il linguaggio del corpo dice più delle parole, come si è potuto constatare anche del dibattito di martedì sera tra Donald Trump e Joe Biden. L'aggressivo, prepotente, dominatore Trump dei dibattiti precedenti ha cercato di mostrarsi calmo, spesso aprendo le braccia.

— segue a pagina 8 —

CINA Xi scalda l'amor di patria e si prepara al Plenum



■ Con un discorso dai toni piuttosto accesi, il presidente cinese ha ricordato il 70 anni dalla guerra di Corea. Le sue parole, «alla violenza risponderemo con la violenza» oltre che riferite alla popolazione cinese sono indirizzate agli Stati Uniti. E lunedì comincia il Quinto Plenum

SIMONE PIERANNI A PAGINA 8

NAGORNO-KARABAKH In meno di un mese 5mila morti civili

■ Preoccupato dall'avanzata diplomatica statunitense (Pompeo sta incontrando i vertici azeri e armeni) e da quella turca che continua a dire no alle proposte di mediazione, ieri il presidente russo Putin ha snciolato i dati dei suoi servizi segreti sulle vittime del conflitto in Nagorno-Karabakh. Almeno 5mila morti civili da entrambe le parti (la metà del totale) e decine di migliaia di feriti. A spaventare Mosca è anche una possibile guerra nella guerra in suolo russo: sono due milioni i migranti azeri e altrettanti quelli armeni che lavorano in Russia.

YURI LOCOBOGA PAGINA 9

Ecologia Dalla teoria alla pratica sociale della riconversione

GUIDO VIALE

In tutti gli ambiti interessati alla conversione ecologica è necessario dare la massima importanza alla diffusione di una cultura pratica e operativa che permetta a cittadini, piccole e medie imprese e responsabili di enti, di accedere alle conoscenze, alle tecnologie, agli incentivi e alle facilitazioni disponibili.

— segue a pagina 15 —

Lele Corvi



011024 Poste Italiane SpA, in. a. p. - DL 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giur./CRM/23/21/03 9 770025 215017





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 284 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 24 Ottobre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

Irpinia 1980-2020
Città stravolte
colline sventrate
l'occasione persa
della ricostruzione
Picone e Roano a pag. 13



Il contratto
DeLa abbassa la penale
Gattuso pronto a firmare
per altri due anni
Pino Taormina a pag. 17



Stagione a rischio
Da Abramovic
a Muti, il San Carlo
riduce il programma
ma può non bastare
Donatella Longobardi a pag. 14



Il lockdown di De Luca

► Il governatore: «Siamo a un passo dalla tragedia, fermiamoci». Da lunedì la Campania chiusa per 30-40 giorni Pressing delle regioni e degli scienziati ma Conte resiste ancora. Il Tesoro prepara nuovi aiuti a fondo perduto

L'analisi

STOP MIRATI PER SALVARE IL SALVABILE

Paolo Balduzzi

Nella vita pubblica, che è governata dalla politica, così come in quella privata, c'è una differenza spesso labile ma cruciale tra l'ottimismo e l'illusione. Del primo bisogna vivere ogni giorno, anche e soprattutto in questi tempi difficili, per continuare a credere nel futuro e a programmare la nostra vita; della seconda, al contrario, si può morire. Ed è quello che, piano piano, sta accadendo al nostro Paese.
Continua a pag. 35

Punto di Vespa

MA DA QUANDO SIAMO UNO STATO FEDERALE?

Bruno Vespa

Operare l'Italia del Covid in laparoscopia con l'anestesia ridotta al minimo indispensabile o aprire il corpo del paziente e prevedere una lunga convalescenza? Oggi probabilmente verrà superata la soglia psicologica dei ventimila casi giornalieri (circa 17 mila se togliamo i tamponi ripetuti più volte alla stessa persona). La situazione è seria, ma non paragonabile con quella di marzo.
Continua a pag. 35

Il reportage Sfilano in mille, soprattutto centri sociali. Poi scontri a Santa Lucia



Scontri tra forze dell'ordine e manifestanti a Napoli, sotto la sede della Regione NewPhotoSof A.Garofalo

Napoli, guerriglia durante il coprifuoco

Gennaro Di Biase a pag. 7 e Paolo Barbuto in Cronaca

Bassi, Conti, Di Fiore, Evangelisti, Mautone e Pappalardo alle pagg. 2, 3, 4 e 6

L'intervista Alessandro Perrella

«Non c'erano altre possibilità in gioco le cure dei malati»

Gigi Di Fiore a pag. 5



Il caso in Abruzzo

L'ospedale è tutto esaurito muore in auto nel piazzale

Manlio Biancone e Rosalba Emiliozzi a pag. 3



L'ordinanza Passeggiate brevi e uscita con il cane

Divieti e permessi (quasi) come a marzo ma cantieri aperti

► In funzione alimentari, edicole, elettronica e tabaccai Il caso della deroga per il Napoli e le partite di serie A

Adolfo Pappalardo

Campania verso nuove, pesanti restrizioni. Si alla passeggiata con il cane e alla corsetta all'alba, divieto di allontanarsi dal comune di residenza (salvo per motivi di necessità), aperti i negozi per beni di prima necessità.
A pag. 5

Le idee

LA SCUOLA KO NON DATE LA COLPA ALL'EPIDEMIA

Giorgio Ventre

Diciamoci la verità, sulla scuola italiana. *Continua a pag. 34*

L'ultimo dibattito (finalmente) sui programmi

Trump-Biden, i due opposti Usa e il mondo ora lo sanno



Mauro Canali

Ha colto nel segno il New York Times nel titolare con grande evidenza: «Trump e

Biden esprimono due differenti visioni dell'America», riferendosi al confronto di Nashville. *Continua a pag. 35*

Anna Gualta a pag. 11

CAPSULE O PONTI STACCATI?

PONTEFIX
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

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

da **FIMO IN FARMACIA** www.fimosrl.it

PONTEFIX
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI

FISSAGGIO FACILE E VELOCE

PRONIZIO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT.MIN.SANITÀ DEL 25/04/2020





Il Messaggero



24h € 1,40* ANNO 142-N° 284
ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Sabato 24 Ottobre 2020 • S. Luigi Guanella

IL GIORNALE DEL MATTINO

menta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Torna l'ora solare

Stanotte le lancette dovranno essere spostate indietro di un'ora
L'ora legale tornerà il 28 marzo 2021

La metamorfosi Rotten, da leader ribelle e anarchico dei Sex Pistols ad angelo della casa
Pierantozzi a pag. 14



Lazio all'Olimpico Dopo la Champions Inzaghi pretende la svolta contro il Bologna di Sinisa
Abbate nello Sport



Il Messaggero BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

La corsa per Roma
Lo strumento delle primarie un danno per la democrazia

Massimo Martinelli

A poche settimane dall'inizio della campagna elettorale, Roma è tornata alla casella di partenza. Il centrodestra è senza un candidato unitario; il centrosinistra ha ricevuto molti "no, grazie" dagli esponenti di punta del partito e fatica ad accettare l'idea di un candidato come Carlo Calenda che, pur provenendo dal mondo della sinistra, non è esattamente espressione del Pd romano.

L'unico (apparente) elemento di novità in questa partenza al rallentatore sembra essere l'annunciata nascita di una "nuova area" politica "socialista e cristiana" da parte di quello che viene considerato come il king maker del pd romano, Goffredo Bettini, suggeritore delle strategie politiche del primo Veltroni fino allo Zingaretti dei nostri giorni. Il progetto politico, per quello che è possibile capire dalle prime dichiarazioni, è però per niente nuovo. E soprattutto, a saper leggere tra le righe, spiega perché il Pd romano si ostina a tessere lo strumento delle primarie come una bandiera identitaria alla quale nessuno deve sottrarsi, neanche uno che avrebbe qualche chance di vittoria come Carlo Calenda. Ebbene Bettini annuncia una corrente (anche se non vuole che sia definita così) "aperta all'esterno e pluralista", in altre parole inclusiva, che dia a tutti una possibilità.

Continua a pag. 25

Picco virus, tecnici in allarme L'ipotesi di chiusure dalle 18

► Appello di cento accademici: servono misure. Stretta nel weekend
► De Luca: lockdown in Campania. Ma la gente protesta nelle strade

ROMA La consapevolezza che occorre intervenire di nuovo è acclarato, quello su cui si sta ancora discutendo è il come. I tecnici scientifici spingono per il lockdown, l'ipotesi al momento è il coprifuoco alle 18. Appello di cento accademici: servono misure. Stretta nel weekend. De Luca: lockdown in Campania. Ma la gente protesta nelle strade.
Allegri, Bisozzi, Conti, Gentili, Evangelisti e Scattoni da pag. 2 a pag. 8

Deserto Capitale
E Campo de' Fiori spegne in anticipo le sue luminarie

Mario Ajello
Via al coprifuoco, la notte scorsa, nella Capitale. A pag. 11

Contributi legati al calo di fatturato
«Aiuti ai settori costretti allo stop»
Il Tesoro studia la mossa anticrisi

ROMA Al ministero dell'Economia le riunioni si susseguono. Nessuno ormai esclude più l'ipotesi che si renda necessario intervenire subito per indennizzare i settori che saranno colpiti dalle eventuali misure restrittive che il governo sarà chiamato a prendere. Bassi a pag. 4

Il coraggio che serve
Il momento delle rinunce necessarie

Paolo Balduzzi

Nella vita pubblica, che è governata dalla politica, così come in quella privata, c'è una differenza spesso labile ma cruciale tra l'ottimismo e l'illusione. Del primo bisogna vivere ogni giorno, anche e soprattutto in questi tempi difficili, per continuare a credere nel futuro e a programmare la nostra vita; della seconda, al contrario, si può morire. Ed è quello che, piano piano, sta accadendo al nostro Paese. Nel giro di poche settimane sono cambiate molte cose.

Continua a pag. 25

Avezzano, doppio dramma. Deceduta anche positiva in ambulanza



Il pronto soccorso è pieno nell'auto in attesa si muore

L'auto su cui è deceduto il paziente. Biancone ed Emillozzi a pag. 8

Non c'è la rete wi-fi: in una scuola su tre niente lezioni da casa

► Da lunedì in molte regioni metà degli alunni delle superiori dovrebbe fare didattica a distanza

ROMA Per molti sarà un altro primo giorno di scuola, lunedì. Perché cambiano le regole in molte parti d'Italia per l'emergenza Covid. La maggior parte delle classi di scuola superiore, infatti, si svuoterà e sarà per metà online e per metà in presenza. Tante altre saranno completamente da remoto. Ma non sarà semplice, perché una scuola su tre ha problemi di connessione. Loiacono a pag. 6

Le nuove accuse
La strage di Alzano I pm: «L'ospedale non era sanificato»

Claudia Guasco

Epidemia colposa aggravata. Accusa più pesante per la strage di Alzano. A pag. 9

Il video di Muccino
Calabria, lo spot che non racconta la voglia di futuro



Alessandro Campi

Non bastano i lampi per fare la marmellata di lamponi», scriveva Gianni Rodari celiando con le parole. Continua a pag. 25

LAURETANA

L'acqua più leggera d'Europa
consigliata a chi si vuole bene

| | residuo fisso in mg/l | sodio in mg/l | durezza in °f |
|----------------------------|-----------------------|---------------|---------------|
| LAURETANA | 14 | 0,88 | 0,60 |
| Monte Rosa | 16,8 | 1,2 | 0,59 |
| S. Bernardo Rocclaviva | 34,5 | 0,8 | 2,5 |
| Acqua Eva | 49 | 0,3 | 4,3 |
| Levissima | 80 | 2,1 | 5,7 |
| Acqua Panna | 139 | 6,4 | 10,6 |
| Fiuggi | 142 | 7,3 | 8 |
| Smeraldina | 154 | 25,5 | N.D. |
| Nestlé Vera Fonte In Bosco | 162 | 2,0 | N.D. |
| Rocchetta | 181 | 3,87 | N.D. |
| Evian | 309 | 6,5 | N.D. |
| San Benedetto Primavera | 315 | 4,1 | N.D. |
| Vitasnella | 396 | 3,4 | N.D. |

Il residuo fisso, il sodio e la durezza di alcune note acque oligominerali (residuo fisso <500 mg/l) commercializzate nel territorio nazionale.

Segui la leggerezza www.lauretana.com

ACQUARIO, VITA PIÙ LUMINOSA

Buonigiorno, Acquario! Sabato è il vostro giorno zodiacale. Illuminato dalla Luna primo quarto, che apre un periodo romantico, sognante e anche passionale, per l'amore. Questa fase lunare gode di una bellissima fama popolare: porta fortuna. Quello che impostate sotto il suo influsso, crescerà. Cominciate intanto a piantare bulbi per la prossima primavera, con Saturno, Auguri!

L'oroscopo all'interno

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

il Resto del Carlino

SABATO 24 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna

In arrivo milioni di test rapidi Sport a rischio stretta

Baroncini a pagina 14



DOMANI IN REGALO
SPECIALE ITINERARI + POSTER
QN Itinerari

ristora
INSTANT DRINKS

Covid, quello che non è stato fatto

La seconda ondata ci mette in crisi: eppure era prevista, anzi scontata, e c'erano sette mesi di tempo per prepararsi ad affrontarla. Ma dai medici di base agli ospedali ai trasporti stiamo come a marzo. Il vaccino antinfluenzale per tutti? Non c'è. E ora rischio lockdown

Servizi da p. 3 a p. 7

Le regioni in ordine sparso

E ora l'Italia si scopre federalista

Bruno Vespa

Operare l'Italia del Covid in laparoscopia con l'anestesia ridotta al minimo indispensabile o aprire il corpo del paziente e prevedere una lunga convalescenza?

Oggi probabilmente verrà superata la soglia psicologica dei ventimila casi giornalieri (circa 17mila se togliamo i tamponi ripetuti più volte alla stessa persona). La situazione è seria, ma non paragonabile con quella di marzo. In Lombardia i ricoverati in terapia intensiva erano 1600 a marzo e 1400 ad aprile. Ieri erano 184 su 990 posti disponibili. La Campania, di cui ieri il governatore De Luca ha chiesto la chiusura totale, ha 98 ricoverati in terapia intensiva su 527 posti disponibili.

Continua a pagina 2

PIOGGIA, FATICA E STANCHEZZA: AMMUTINAMENTO DEI CORRIDORI SI TAGLIANO DA SOLI 100 CHILOMETRI. «FIGURACCIA MONDIALE»

NON PASSA IL GIRO

Wilco Kelderman in maglia rosa nella tappa autoridotta tra Lombardia e Piemonte

Costa nel QS



DALLE CITTÀ

Bologna, verso le Comunali

Ecco la squadra di Tonelli tra big, medici e imprenditori

Orsi in Cronaca

Bologna, rinvio al 29 novembre

Il basket dilettanti ferma il campionato Stop di un mese

Gelati in Qs



Era stato la guida spirituale dei sei veggenti

Un'ombra su Medjugorje Scomunicato Vlasic

Raspa e Jannello alle pagine 8 e 9



Il brasiliano compie 80 anni, l'argentino 60

Chi è stato il più grande? La sfida Pelè-Maradona

Massi e Turrini a pagina 2

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 SANO.





IL SECOLO XIX



SABATO 24 OTTOBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXIV - NUMERO 253, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN



L'EUROPA DI DOMANI E LE SUE OPPORTUNITÀ

L'inserto speciale di 8 pagine in omaggio lunedì 26 ottobre con **IL SECOLO XIX**

PATUANELLI ALL'ALFABETO DEL FUTURO

«In arrivo 30 miliardi per l'industria digitale»

TROPEANO / PAGINA 14

INDICE

| | |
|--------------------|--------------|
| Primo-Piano | Pagina 2 |
| Cronache | Pagina 8 |
| Commenti | Pagina 12 |
| Economia-Marketing | Pagina 13 |
| Genova | Pagina 16 |
| Cinema-Tv | Pagina 33-35 |
| Xite | Pagina 36 |
| Sport | Pagina 40 |

L'ISS AVVERTE: INDICE DI CONTAGIOSITÀ A 1,5. IL GOVERNO PENSA ALLO STOP AGLI SPOSTAMENTI TRA REGIONI E AL BLOCCO DELLE ATTIVITÀ NON ESSENZIALI

Il virus dilaga in mezza Italia

Conte prepara un'altra stretta

Coprifuoco in tutto il Piemonte dalle 23 alle 5. Genova, la procura indaga sui pronto soccorso in crisi

Il rapporto settimanale dell'Istituto superiore di sanità apre a scenari foschi per il futuro. L'indice di contagiosità in Italia è salito a 1,5, ben oltre il livello di guardia. In Liguria è a 1,71. In nove regioni i numeri sono da lockdown: Emilia, Lombardia, Piemonte, Liguria, Alto Adige, Puglia, Umbria, Valle d'Aosta e Veneto. Il Piemonte il governatore Cirio ha annunciato il coprifuoco. Dalle 23 alle 5 ci si potrà spostare solo per ragioni di necessità e con autocertificazione al seguito.

Il premier Conte pensa a un nuovo decreto. L'intero Paese potrebbe diventare zona arancione, con il divieto di spostamenti tra regioni e chiusure delle attività non necessarie. A Genova la procura indaga sui pronto soccorso affollati.

SERVIZI / PAGINE 2-6



I GENOVESI NELLE CORSIE DELL'EMERGENZA: «AUMENTANO I GIOVANI»

FASANDINI / PAGINA 4

La visita a una paziente nella sezione Covid del pronto soccorso dell'ospedale Galliera di Genova

FOTOBALOSTRO

IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

IL COVID, IL PREMIER E L'INVIDIA

C'è una sola via di salvezza per l'Italia giunta sul ciglio ormai estremo del baratro in cui l'emergenza Covid rischia di trascinarla. L'Italia ridotta all'ombra di quel Paese disciplinato e paziente che aveva affrontato con coraggio i sacrifici imposti dal primo lockdown di primavera. L'Italia degli scienziati e dei professori che scrivono a Mattarella perché non sanno più a chi rivolgersi e ogni minuto perso nell'attesa, rischia di riportarci ai giorni più duri di marzo. Piaccia o no, quell'unica via di salvezza si chiama Conte. **L'ARTICOLO / PAGINA 12**

ROLLI

SCONGIURARE IL LOCKDOWN

STIAMO LAVORANDO PER VOI

SCUOLA, LE LINEE GUIDA

Licia Casali

Classi spezzate o turni? In Liguria presidi divisi sulle lezioni a distanza

Da lunedì metà degli studenti liguri seguirà le lezioni da casa. Ma ieri, nel vertice sulle linee guida, i presidi si sono divisi. C'è chi spezzerà in due le classi e chi ricorrerà a turni settimanali. **Bocciato l'ingresso alle 9. L'ARTICOLO / PAGINA 5**

L'ANALISI

MAURO BARBERIS

IL RUOLO CRUCIALE DI INTERNET NELL'ERA DEL MORBO

Da quando è scoppiato il Covid ci siamo accorti di quanto internet stia cambiando le nostre vite, dai rapporti tra le persone alla politica. Da lunedì, con il ritorno diffuso delle lezioni a distanza, anche per la scuola. **L'ARTICOLO / PAGINA 12**

IL VOTO NEGLI USA

Ora Trump crede nella rimonta: «Biden perderà»

PAOLO MASTROLILLI



Trump-Biden, duellanti verso il voto

Le linee conclusive della campagna quindi appaiono chiare: Biden punta sul virus e la crisi; Trump sulla sua capacità di rilanciare l'economia, sfruttando ora anche il passo falso di Joe sull'energia fossile. **L'ARTICOLO / PAGINA 9**

Lo stile di Donald diventa moderato ma è troppo tardi

GIANNI RIOTTA / PAGINA 12

È stato un Trump inedito quello di giovedì sera, un Trump che, al contrario del primo, focoso, incontro, elogia la moderatrice, Kristen Welker, usa toni meno irruenti, prova ad apparire "presidential", istituzionale.

Torna l'ora solare

Nella notte tra oggi e domani le lancette dell'orologio devono essere spostate indietro di un'ora dalle 3 alle 2



BUONGIORNO

Attenzione ai nomi: il Cdc (Centers for Disease Control and Prevention), che si fregia del titolo di più importante organismo di controllo sulla sanità pubblica degli Stati Uniti, ha compiuto un accurato studio in capo al quale è giunto a una raccomandazione di profilassi: aprite le finestre. Poiché il virus si vola anche per otto minuti, se si fa un po' di corrente si riduce il pericolo di contagio. La rivista di fluidodinamica Physics of Fluids divulga una ricerca che stabilisce nel settanta per cento la quantità di particelle infette disperse da una corretta areazione delle stanze. Non è per fare ironia. Non certo per fare ironia su organismi e riviste scientifiche, al massimo per farne un po' su questo piccolo mondo superbo e spaventato, disperso fra app di tracciabilità, metodiche di biologia molecolare,

Aria fresca, acqua calda

MATTIA FELTRI

analisi di dati microbiologici ed epidemiologici, e intanto non può fare altro che cambiare l'aria. A questo punto mi sono finalmente deciso a leggere la bellissima tesi di laurea sul prodigioso dottor Semmelweis di Louis-Ferdinand Destouches, più noto come Céline, lo scrittore del Viaggio al termine della notte. Ignác Fülöp Semmelweis era uno scienziato ungherese che a metà dell'Ottocento comprese le cause dell'influenza puerperale, allora letale nel dieci per cento delle donne reduci dal parto: i medici passavano dalla dissezione dei cadaveri all'ostetricia senza lavarsi le mani. Semmelweis impose bacinelle con acqua e sapone, la cui blanda evoluzione si chiama amuchina, e la mortalità scese subito all'uno per cento. Forza e coraggio, e intanto aria fresca e acqua calda. —

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE ALLE ESIGENZE DELLA VISTA

ISOLANI SARIA SISTEMI
ISTITUTO OTTICO

PARTNER TECNICO DEL VOSTRO MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA

NUOVO BANCO METALLI
INVESTI IN ORO
Tutela i Tuoi risparmi

RECUPERO ORO e ARGENTO da privati e aziende

GENOVA: Via Cornigliano n° 36R - Tel. 010.65.01.501
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00

www.banco-metalli.com



€ 2,50* in Italia — Sabato 24 Ottobre 2020 — Anno 156*, Numero 293 — ilsole24ore.com

In vendita obbligatoriamente con Edizione del Sole 24 Ore € 4,00 + Edizione € 0,90. Salvo esclusioni per gli abbonati. Il Sole 24 Ore ed Edizione € 4,90 in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 46/2004, art. 1, c. 1, DCE Milan



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Contenziosi
Liti fiscali:
via libera
alle videoudienze,
ma dati a rischio

Cimmarusti
— a pagina 19

Adempimenti
E-fattura, la nota
di variazione
blocca il rifiuto
della Pa

Mastromatteo, Santacroce
— a pag. 21



WWW.GRUPPONSA.IT

Gestione integrale
CONTACTLESS
dei finanziamenti
garantiti per Fondi,
Banche e PMI

nsa
FINANZIARIO MANAGEMENT

FTSE MIB 19285,41 +1,09% | SPREAD BUND 10Y 135,20 -1,70 | €/€ 1,1856 +0,30% | ORO FIXING 1903,65 +0,14% | Indici&Numeri → PAGINE 26-29

Covid, Paese a rischio e Conte assediato Verso una nuova stretta per decreto

IN ORDINE SPARSO

De Luca: lockdown per 30-40 giorni
Fontana contrario

Zingaretti preme su Palazzo Chigi: cambio di passo e subito il Mes

Riduzione chiusa in indicazione alle 22.30

L'Rit nazionale a 1,5 (ieri oltre 19mila cast) fa scattare l'allarme nel Governo. Un nuovo Dpcm con una griglia di restrizioni, calibrata in base alla diffusione dei contagi, è atteso a ore: nel mirino gli spostamenti tra le Regioni e le attività commerciali a maggior rischio assembramento. Premier Conte sotto assedio, e Regioni in ordine sparso: De Luca (Campania): lockdown per 30-40 giorni. Fontana (Lombardia) contrario.

— Servizi alle pagine 4 e 5

91

Oltre 19mila
Contagi record
Appello di 100
scienziati:
lockdown subito

È il numero dei decessi registrati ieri, che porta il totale dall'inizio della pandemia oltre quota 37mila

Barbara Fiammeri — a pag. 5

BUSSOLA & TIMONE

NON C'È BUSSOLA E MANCA IL TIMONE

di Giovanni Tria

Non c'è bussola e non c'è timone, per riprendere il titolo di questa rubrica, e vi spiego perché.

— Continua a pagina 16

POLITICA 2.0

LE SCELTE NON RINVIABILI

di Lina Palmerini

Con un virus che corre così in fretta anche le parole dell'altro ieri di Conte alla Camera sembrano vecchie.

— Continua a pagina 4

PANORAMA

LIBERO SCAMBIO

Londra e Tokyo firmano la prima intesa commerciale del dopo Brexit

Giappone e Gran Bretagna hanno firmato ieri la prima intesa commerciale post-Brexit, mentre continuano i negoziati con l'Ue per un accordo in extremis. Londra ha sottolineato l'importanza dell'accordo, che entrerà in vigore il 1° gennaio 2021. «Questa è la prima intesa di libero scambio siglata da quando il Regno Unito è di nuovo diventato un Paese sovrano», ha detto Liz Truss, ministro del Commercio Estero. «È giusto che io sia nella terra del Sol Levante all'alba di una nuova era di libero commercio».

— a pagina 27

FINANZA E TECNOLOGIA

Robo advisor: in Italia target di crescita al 5% annuo

Il robo advisor accelera in Italia. Il settore è ancora di nicchia (appena 400 milioni). Le prospettive d'espansione sono però in aumento, il che suscita un interesse sempre maggiore da parte di esperti, operatori e regolatori.

— a pagina 15

S&P conferma il rating e migliora le previsioni

LA PAGELLA DELL'ITALIA

Le misure anticrisi hanno gettato le basi per la ripartenza economica

Standard & Poor's ieri in serata ha deciso di mantenere invariato, a BBB, il rating della Repubblica italiana, migliorando però la prospettiva sul merito di credito a «stabile» da «negativa».

Lo ha comunicato l'agenzia di rating statunitense. Una buona notizia. In parte inaspettata. Ma spiegabile anche con l'orizzonte meno congiunturale seguito nelle loro analisi dalle agenzie di rating. A motivare la scelta dell'agenzia c'è anche l'azione del governo che con le misure anticrisi hanno «contenuto i danni dei risultati di bilancio» creando «basi per «la ripartenza dell'economia».

Trovati e Franceschi — a pag. 2

SENTENZA DELLA CASSAZIONE



Nautica. La sentenza penalizza le imbarcazioni noleggate per uso turistico

Noleggio yacht, tornano le accise sul rifornimento di carburante

Tornano, e forse anche con effetto retroattivo, le accise sui bunkeraggi (operazioni di rifornimento di carburante) per le imbarcazioni a noleggio. Lo ha deciso la Cassazione, ricordando che l'esenzione riguarda solo l'imbarcazione che naviga nelle acque comunitarie e se è comprovato l'uso commerciale.

Lodoli e Shandi — a pag. 19

Banche: prorogare le garanzie pubbliche

PRESTITI

Rischio shock nel caso di mancato rinnovo dello scudo statale

Con l'imminenza di nuove misure restrittive, tornano di attualità i rischi legati alla mancanza di liquidità. Diventa prioritaria la proroga delle garanzie per evitare shock del sistema bancario.

Serafini — a pag. 3

FALCHI & COLOMBE

Il boom dei depositi termometro d'autunno

di Donato Mastandrea

— a pagina 16

Aeroporti al collasso, fatturato a -80%

PARLA BARBIERI (NAPOLI)

«Siamo attestati a un calo di traffico del 72-76% sul 2019. Considerando le cancellazioni di prenotazioni già cominciate per il peggioramento della situazione epidemiologica, prevediamo una chiusura a fine anno» con un -80% del traffico

co e quindi con un -80% dei ricavi. Roberto Barbieri, ad di Gesac, la società che gestisce lo scalo Napoli Capodichino, dice di parlare a nome del sistema aeroportuale italiano «e chiede che il governo superi l'anomalia di un settore ignorato dai provvedimenti con cui ha sostenuto l'economia ed elargito aiuti a tutti».

Giorgio Santilli — a pag. 13

ACQUISIZIONI

F2i acquista da Alisarda l'80% dello scalo di Olbia

Carlo Festa — a pag. 13

La pratica del debitore

OGGI IN EDICOLA

Risolvere le crisi con regole sull'eccessivo indebitamento

In edicola a 13,90 euro oltre al prezzo del quotidiano

RIORGANIZZAZIONI

Pigna riparte dalla qualità e sfida le agende Moleksine

Gli ultimi investimenti della storica azienda di quaderni Pigna coincidono con la necessità di Alisano Lombardo (Bergamo) di ripartire. Protono nuove linee di prodotti di qualità. Il fatturato viene previsto in crescita del 10-15% in tre anni.

— a pagina 10

Ambrosiano

Valutiamo & Acquistiamo I Tuoi Preziosi

Paolo Cattin

OREFICERIA 35,00 €/GR. | 500 LIRE 5,00 €/PZ. | MARENGHI 290,00 € | STERLINE 370,00 € | KRUGERRAND 1.560,00 €

DAL LUNEDÌ A VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 18.00 • SABATO DALLE 9.00 ALLE 13.00
AMBROSIANO SRL • VIA DEL BOLLO 7 • 20123 MILANO • TEL. +39 02 495 19 260 • WWW.AMBROSIANOMILANO.IT

Cina, l'economia punta sulla domanda interna

PIANO QUINQUENNALE

Obiettivo: definire i target economici del prossimo decennio con Xi alla guida

Solo la Cina, in un anno distopico come il 2020, poteva riconfermare il consueto metodo della pianificazione economica quinquennale. Da lunedì 26 ottobre apre i battenti la Quinta sessione plenaria del 19esimo Comitato centrale del partito che si concluderà il 29 ottobre, a pochi giorni dalle elezioni Usa. L'evento è cruciale in vista della predisposizione del piano 2021-25.

Rita Padiguglio — a pag. 18



food ECONOMIA DEL CIRO E AGROALIMENTARE

Pasta, nella fase dell'emergenza l'export sale del 30%

Alessio Romeo — a pag. 22

DA DOMANI

Torna l'ora solare, lancette indietro di un'ora fino a marzo

Lancette indietro dalle ore 3 di domani. L'ora legale tornerà l'ultima domenica di marzo 2021.



Lunedì al via. La quinta sessione plenaria del partito

— a pagina 10



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 24 ottobre 2020
Anno LXXVI - Numero 294 - € 1,20
Sant'Antonio Maria Claret

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

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

I CONSIGLI DEL PRESIDENTE DELL'ORDINE DEI MEDICI DI ROMA

Dieci regole per non ammalarsi

Mascherine: solo Ffp2 e Ffp3 proteggono noi dal virus altrui
 Con le chirurgiche si rischia

Gel con alcol meglio del sapone
 Non fidatevi troppo dei guanti
 Che fare con abiti, scarpe e soldi

Ieri fatti 182.032 nuovi tamponi
 Falso allarme per 162.889
 Positivi 19.143, calano i morti

Il Tempo di Osho

De Luca fa di nuovo da apripista: blocco tutto



Frasca e Martini a pagina 3

... Abbiamo interpellato un esperto, il presidente dell'Ordine dei medici di Roma dottor Antonio Magi, che ci ha indicato le 10 regole da seguire per difendersi al meglio dal contagio del virus: mascherine, pulizia frequente della mani e utilizzo di materiale adeguato i diktat. Intanto ieri i tamponi effettuati sono stati oltre 182mila con poco più di 19mila positivi. Cala invece il numero dei morti: ieri 91.

Alcamo e Sbraga alle pagine 3 e 5

Economia del Paese in ginocchio

Le imprese scendono in piazza «Indennizzi o sciopero fiscale»

Solimene a pagina 7

Stati generali dei Cinquestelle

Di Battista minaccia i grillini «Se passa il 3° mandato lascio»

Borriello a pagina 8

L'ex sindaco condannato in Appello Alemanno si difende «Mi hanno usato come capro espiatorio»

DI FRANCESCO STORACE

Gianni Alemanno ha visto confermata in appello la condanna a sei anni già inflittagli in primo grado, nel processo stralcio da Mondo di Mezzo, che fu chiamato Mafia capitale. Prosciolto da quelle accuse iniziali, è stato chiamato a rispondere di corruzione. (...)

Segue a pagina 10

A Campo de' Fiori, Trastevere e Monti i titolari di bar, pub e ristoranti hanno tirato giù la serranda Chiusi per protesta i locali della movida

Si potrà chiamare ancora così

Il parlamento Ue salva l'hamburger vegetariano

Barbieri a pagina 12

... Mai visti così deserti. I luoghi della movida romana ieri sera erano, già dalle prime ore della serata, deserti come se il lockdown fosse già in vigore. Invece si trattava della serrata degli esercenti ormai esausti per le restrizioni alla vigilia di quello che potrebbe diventare un nuovo blocco di tutto. Uno stop che per molti vorrebbe dire la fine.

Verucci a pagina 15

Le parcelle pagate dal Policlinico

Sull'avvocatessa di Terni interrogazioni Lega e FdI

a pagina 2

TORNA L'ORA SOLARE



L'ora legale tornerà il 28 marzo 2021

LEGO

la S TORACIATA

Repubblica contesta «Avanti ragazzi di Buda». La cantavano davanti ai carri armati sovietici. Era lotta per la libertà

PEGASO
Università Telematica

La distanza che ci unisce

"Dietro ogni problema c'è un'opportunità." Galileo Galilei

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

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

www.unipegaso.it 800.185.095

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

I sabato, oggi, va in onda, su Canale 5 ormai da parecchie settimane «Tu si que vaies», un programma che si basa su alcuni numeri di attrazione, con una giuria divertente. Ma la più divertente di tutti, è Sabrina Ferilli nel ruolo di capo della giuria popolare. Non ho mai visto un'attrice del suo calibro e della sua notorietà, divertirsi a piccole gag, a piccole situazioni, con la spontaneità della Ferilli. Mi sento di fargli molti complimenti. Solo le grandi attrici sanno essere semplici in quel modo. Ormai da anni, il sabato e la domenica su Raiuno, un giorno alle 6.30, un altro, se non sbaglia, alle 8.30, va in onda «Uno mattina in famiglia». (...)

Segue a pagina 27

Sabato 24 Ottobre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 251 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IN EDICOLA CON

La riforma del no profit
Il settore militare dopo il REFINES

Disponibile anche sul sito www.classedibonamanti.com

Ora per il Vaticano Wojtyla sarebbe un conservatore, anche se ha rovesciato in metà mondo l'ordine costituito
Domenico Cacopardo a pag. 6

IN EDICOLA CON

Il SUPERBONUS e le altre detrazioni edilizie

Disponibile anche sul sito www.classedibonamanti.com

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Per il visto di conformità serve l'attenta analisi di polizze assicurative e schede Enea

Poggiani a pag. 25

Gli ordini: elezioni da rinviare

A causa dell'aumento dei contagi, i commercialisti hanno chiesto al ministero della giustizia di spostare il voto del 5 e 6 novembre o di consentire quello a distanza

SU WWW.ITALIAOGLIT

Impresa - Il decreto ministeriale sul funzionamento del Fondo patrimonio pmi

Fatture elettroniche - Il regolamento sulle cause di rifiuto da parte delle pubbliche amministrazioni

Antiriciclaggio - Il parere del Garante privacy europeo sul piano della Commissione

A causa dell'aumento dei contagi, i commercialisti hanno chiesto al ministro della giustizia di rimandare le elezioni per gli ordini locali previste per il 5 e 6 novembre o di consentirne lo svolgimento a distanza. L'iniziativa è partita dal consiglio dell'Ordine di Milano che ha inviato una lettera al ministro Bonafede chiedendo di svolgere le elezioni online come già concesso per gli organi collegiali nelle scuole. O, in alternativa, un breve rinvio.

Dumani a pag. 22

Il voto a Napoli diventerà una guerra tra ministri



Dietro la sortita del solitario benaurto Spadolini contro De Luca («sul Covid ha fallito») si nasconderebbe l'ipotesi di una sua candidatura a sindaco di Napoli. Separo alleati di governo, infatti, Pd e M5s faticano a trovare un accordo, così sta prendendo corpo l'ipotesi di un'alleanza solo al secondo turno per sostenere chi è riuscito ad andare al ballottaggio contro il centrodestra: uno schema che

sarebbe pronto a essere applicato anche per le altre grandi città. Contro l'eventuale candidatura del ministro dello Sport, il Pd è pronto a mettere in campo un altro ministro: o Vincenzo Amendola (Affari Europei) oppure Gaetano Manfredi (Università e ricerca). Italia Viva non ci sta. Infatti, Renzi ha intenzione di lanciare Genaro Migliore.

Valentini a pag. 9

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Molti dei baby boomer degli anni 60 sono andati a scuola di pomeriggio perché erano talmente tanti che le aule non erano sufficienti. Eppure, sono cresciuti bene, anzi benissimo, e rappresentano ancora la struttura portante e matura del Paese. Se la ministra Lucia Azzolina avesse ripassato la storia della scuola italiana invece di fare una battaglia per i nuovi banchi con le ruote, che fra l'altro provocheranno problemi alla colonna vertebrale dei ragazzi secondo l'analisi di chi studia l'ergonomia come il professor Raoul Saggini, avrebbe fatto risparmiare allo Stato 325 milioni e avrebbe risolto uno dei problemi di affollamento che hanno rilanciato la pandemia. Se il governo, i governatori, i sindaci avessero considerato che nelle fabbriche dove si lavora a ciclo continuo si fanno tre turni, avrebbero potuto pensare

continua a pag. 2

LUNEDÌ IN EDICOLA

Il Covid-19 batte il penale

TROPPI RITARDI ED ERRORI

Chi chiude l'attività deve essere risarcito

Becha a pag. 8

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

Oltre 80 webinar realizzati in 18 mesi
Più di 1.000 professionisti coinvolti

120 articoli pubblicati online in 18 mesi

250 Professionisti iscritti in 18 mesi

Per maggiori informazioni:
tel +39 02 49 75 85 71 | ttc@noverim.it | noverim.it

noverim.it
TOGETHER TO COMPETE

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,60. Con ed. supplementi e altre attività editoriali a € 0,50 in più, con la riforma del no profit a € 3,90 in più.

LA NAZIONE

SABATO 24 ottobre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il padre

All'interno
il racconto
di Marco Vichi



Salgono i ricoveri. Viaggio negli alberghi sanitari

Il sindaco di Firenze:
**«La situazione è seria
uscite poco di casa»**

Mancini, Mugnaini e Stefanini alle pagine 14 e 15



ristora
INSTANT DRINKS

Covid, quello che non è stato fatto

La seconda ondata ci mette in crisi: eppure era prevista, anzi scontata, e c'erano sette mesi di tempo per prepararsi ad affrontarla. Ma dai medici di base agli ospedali ai trasporti siamo come a marzo. Il vaccino antinfluenzale per tutti? Non c'è. E ora rischio lockdown

Servizi
da p. 3 a p. 7

Le regioni in ordine sparso

**E ora l'Italia
si scopre
federalista**

Bruno Vespa

Operare l'Italia del Covid in laparoscopia con l'anestesia ridotta al minimo indispensabile o aprire il corpo del paziente e prevedere una lunga convalescenza?

Oggi probabilmente verrà superata la soglia psicologica dei ventimila casi giornalieri (circa 17mila se togliamo i tamponi ripetuti più volte alla stessa persona). La situazione è seria, ma non paragonabile con quella di marzo. In Lombardia i ricoverati in terapia intensiva erano 1600 a marzo e 1400 ad aprile. Ieri erano 184 su 990 posti disponibili. La Campania, di cui ieri il governatore De Luca ha chiesto la chiusura totale, ha 98 ricoverati in terapia intensiva su 527 posti disponibili.

Continua a pagina 2

**PIOGGIA, FATICA E STANCHEZZA: AMMUTINAMENTO DEI CORRIDORI
SI TAGLIANO DA SOLI 100 CHILOMETRI. «FIGURACCIA MONDIALE»**

NON PASSA IL GIRO

Wilco Kelderman in maglia rosa
nella tappa autoridotta
tra Lombardia e Piemonte

Costa nel QS



DALLE CITTÀ'

Firenze

**“Zone rosse”
e piazze blindate
La prima notte
di (quasi) quiete**

Conte in Cronaca

Firenze

**Morte Duccio Dini
Il pm vuole
altre condanne**

Brogioni in Cronaca



Era stato la guida spirituale dei sei veggenti

**Un'ombra su Medjugorje
Scomunicato Vlasic**

Raspa e Jannello alle pagine 8 e 9



Nell'Empolese la morte di una ragazza di 15 anni

**Discute con la mamma
e poi si lancia nel vuoto**

Panelli a pagina 19

**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 SANO.

A. MENARINI

B | BRAUN
SHARING EXPERTISE

la Repubblica

PROTEGGIAMO
E MIGLIORIAMO
LA SALUTE
DELLE PERSONE
IN TUTTO IL MONDO.

www.bb Braun.it

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 252

Sabato 24 ottobre 2020

Oggi con *Robinson, D e DLui*

In Italia € 2,50

LE MISURE CONTRO IL VIRUS

Fuori solo per lavoro e scuola

Conte cambia strategia e si prepara a limitare i movimenti in tutta Italia. Battaglia sugli orari del coprifuoco per bar e ristoranti. Aumentano i contagi: ieri 19.143. L'Istituto superiore di Sanità: situazione grave in otto regioni. Tafferugli a Napoli

Gualtieri: pronti nuovi aiuti. S&P migliora le previsioni sui conti pubblici

Il premier Conte cambia strategia. Di fronte ai contagi fuori controllo in otto regioni varerà un semi-lockdown, che limiterà i movimenti in tutta Italia: si potrà uscire solo per lavorare e andare a scuola. Scontro per decidere gli orari dei negozi, ma il ministro Gualtieri promette sostegno alle categorie colpite.

• da pagina 2 a pagina 17

Il commento

L'ultima carta del premier

di **Francesco Bei**

Se l'espressione non fosse abusata, la direzione presa dal governo nelle ultime ore ormai è chiara e richiama il «whatever it takes» con cui Mario Draghi salvò l'euro (e l'Italia). In questo caso Giuseppe Conte è pronto a fare «tutto ciò che è necessario» pur di evitare la chiusura totale, il mortifero lockdown del Paese. È questa la linea, inevitabile di compromesso, che filtra al termine di un giorno di consultazioni. Una posizione in cui il premier sembra fare marcia indietro rispetto a delle uscite che erano apparse fin troppo ottimistiche, sul vaccino e altro.

• a pagina 41

Altan

FAREMO
FAREMO
FAREMO!

E FACCIAMO
FACCIAMO
E FACCIAMO?



Diario di città

La mia grande Milano ora parla sottovoce nella lingua della fatica

di **Alberto Rollo**
• a pagina 6

Il racconto

Come imparare a dire addio nel tempo del Covid

di **Michela Murgia**
• a pagina 15

L'appello

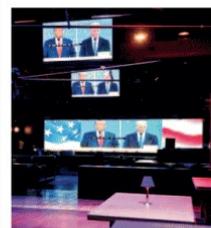
C'è un altro dramma. Il taglio ai test per battere il cancro

di **Lorenzo Spaggiari**
• a pagina 40

Il voto Usa

Quei quattro Stati di ex operai dove Trump cerca la rimonta

dal nostro corrispondente
Federico Rampini



NEW YORK

Rust Belt, cintura della ruggine: dove c'era il cuore del capitalismo industriale americano e oggi c'è un paesaggio in declino. La sfida per la Casa Bianca si gioca lì, come nel 2016.

• alle pagine 20 e 21
con un articolo di **Lombardi**

VIA MONTENAPOLEONE 21, MILANO, ITALY

Lo sport



Barcellona e Real stavolta il Clásico si gioca all'inferno

di **Paolo Condò**
• a pagina 50

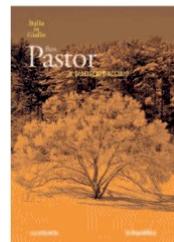


“Fa troppo freddo” I ribelli del Giro prendono il pullman

di **Cosimo Cito**
• a pagina 53

Oggi e domani

Gratis in edicola i gialli di Pastor e Carlotto



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

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

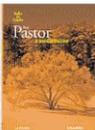
Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KN 22 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Capolavori della letteratura Disney €10,40

NZ



Gialli in regalo Oggi e domani Pastor e Carlotto con La Stampa



Calcio Toro, la grande beffa Il Sassuolo rimonta il 3-1



Giro d'Italia Golpe dei corridori Tappa dimezzata, finale a rischio



LA STAMPA



SABATO 24 OTTOBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 154 II N.292 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

QUASI 20 MILA CASI IN UN SOLO GIORNO. GLI SCIENZIATI CHIEDONO IL LOCKDOWN GENERALIZZATO. SI VALUTA IL BLOCCO SOLO NEL FINE SETTIMANA

Italia verso la zona arancione, rivolta a Napoli

La Campania annuncia il blocco, a tarda sera cortei e bombe carta. Allarme nel Nordovest: in Piemonte coprifuoco da lunedì

I DILEMMI DI PALAZZO CHIGI

IL COVID, CONTE E L'INVIDIA

MARCELLO SORGI

C'è una sola via di salvezza per l'Italia giunta sul ciglio ormai estremo del baratro in cui l'emergenza Covid rischia di trascinarla. L'Italia ridotta all'ombra di quel Paese disciplinato e paziente che aveva affrontato con coraggio i sacrifici del primo lockdown di primavera. L'Italia degli scienziati che scrivono a Mattarella perché non sanno più a chi rivolgersi e perché ogni minuto, ogni giorno, perso nell'attesa, rischia di riportarci ai morti caricati sui camion senza il conforto di una lacrima, di un funerale, di una sepoltura.

CONTINUA A PAGINA 27



ANSA

FLAVIA PERINA

L'INTERVISTA

Meloni: "C'è chi rischia di morire di povertà"

AMEDEO LA MATTINA

Giorgia Meloni, leader di Fratelli d'Italia, pensa che il governo guidato da Giuseppe Conte, con la sua «spocchia mista a sostanziale incapacità», abbia messo in ginocchio il Paese e «ora scarica le sue responsabilità su Comuni e Regioni». - P. 15

L'ECONOMIA

S&P promuove l'Italia Patuanelli: ora i fondi Ue

MAURIZIO TROPEANO

Il governo vuole anticipare a gennaio i 30 miliardi del piano Industria 4.0. Lo dice il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli. È l'agenzia di rating Standard & Poor's a promuovere l'Italia ma la corsa del virus gela il Pil del nostro Paese. - P. 22 BARONI - P. 24

IL CASO

I PROTOCOLLI ELVETICI DELL'EMERGENZA

SE LA SVIZZERA NON CURA GLI ANZIANI

MICHELA MARZANO

Mancano le risorse, ma la vita umana ha un prezzo? È possibile anche solo immaginare che, a partire da 85 anni, non si abbia più il diritto di essere ammessi in un reparto di terapia intensiva?

Sin dall'antichità, prima di iniziare a esercitare, i medici hanno sempre prestato sermone.

CONTINUA A PAGINA 27 POLETTI - P. 11

LA STORIA

VOLANO LE VENDITE DI BARBIE E LEGO

LA RIVINCITA DEI GIOCATTOLE DIMENTICATI

RAFFAELLA SILIPI

Ogni bambino ha diritto a un giocattolo, lasciatelo dire ai giocattoli, che certe cose le sanno. Sono proprio loro, nella Precia Azzurra di Gianni Rodari, tornati nei cinema italiani per festeggiare i cento anni del grande poeta dell'infanzia, ad ammutinarsi nella notte della Befana e andarsi a cercare i bambini di cui diventare amici.

CONTINUA A PAGINA 27



VERSO IL VOTO

DOPO IL DUELLO TV TRUMP-BIDEN

UN PAREGGIO CHE AGITA L'AMERICA

GIANNI RIOTTA

«Trump può vincere. È possibile che i sondaggi siano sbagliati o che accada qualcosa di imprevedibile. Ma ci sono anche tante cose in corso contro di lui negli ultimi 11 giorni. I casi Covid aumentano. E indietro nella raccolta "S". E in 50 milioni han già votato». Nello stile lapidario di twitter, lo studioso Nate Silver sintetizza così la scena politica Usa dopo l'ultimo dibattito Trump-Biden. - P. 21 MASTROLLELLI - P. 20

BUONGIORNO

Aria fresca, acqua calda

MATTIA FELTRI

Attenzione ai nomi: il Cdc (Centers for Disease Control and Prevention), che si fregia del titolo di più importante organismo di controllo sulla sanità pubblica degli Stati Uniti, ha compiuto un accurato studio in capo al quale è giunta a una raccomandazione di profilassi: aprite le finestre. Poiché il virus svoltava anche per otto minuti, se si fa un po' di corrente si riduce il pericolo di contagio. La rivista di fluidodinamica Physics of Fluids divulga una ricerca che stabilisce nel settanta per cento la quantità di particelle infette disperse da una corretta areazione delle stanze. Non è per fare ironia. Non certo per fare ironia su organismi e riviste scientifiche, al massimo per farne un po' su questo piccolo mondo superbo e spaventato, disperso fra app di tracciabilità, metodiche di biologia molecolare,

analisi di dati microbiologici ed epidemiologici, e intanto non può fare altro che cambiare l'aria. A questo punto mi sono finalmente deciso a leggere la bellissima tesi di laurea sul prodigioso dottor Semmelweis di Louis-Ferdinand Destouches, più noto come Céline, lo scrittore del Viaggio al termine della notte. Ignác Fülöp Semmelweis era uno scienziato ungherese che a metà dell'Ottocento comprese le cause dell'influenza puerperale, allora letale nei dieci per cento delle donne reduci dal parto: i medici passavano dalla dissezione dei cadaveri all'ostetricia senza lavarsi le mani. Semmelweis impose bacinielle con acqua e sapone, la cui blanda evoluzione si chiama amuchina, e la mortalità scese subito all'uno per cento. Forza e coraggio, e intanto aria fresca e acqua calda.





Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

MORSELLI I SEGRETI DELLA THATCHER DELLA FINANZA **GESTORI SE RITORNA DI MODA LA BOUTIQUE**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

€ 4,20

Sabato 24 Ottobre 2020 Anno XXXIII - Numero 211

MF il quotidiano dei mercati finanziari

L'Espresso

Spedizione in A.P. art. 1 e L. 4604/DCB Milano

TESORO | I SEGRETI DEL DEBITO PUBBLICO. PRONTE LE PROSSIME EMISSIONI, PARLA IACOVONI

Vi presento il nuovo Btp anti-contagio

RISPARMI & LOCKDOWN

I contagi aumentano e cresce il rischio di restare di nuovo a casa a lavorare. Ecco come mettere i risparmi in sicurezza



Non uscite

(da questi investimenti)

ORSI & TORI
DI PAOLO PENERAI

Molti dei baby boomer degli anni 60 sono andati a scuola di pomeriggio perché erano talmente tanti che le aule non erano sufficienti. Eppure, sono cresciuti bene, anzi benissimo, e rappresentano ancora la struttura portante e matura del Paese.

Se la ministra Lucia Azzolina avesse ripassato la storia della scuola italiana invece di fare una battaglia per i nuovi banchi con le ruote, che fra l'altro provocheranno problemi alla colonna vertebrale dei ragazzi secondo l'analisi di chi studia l'ergonomia come il professor Raoul Saggini, avrebbe fatto risparmiare allo Stato 325 milioni e avrebbe risolto uno dei problemi di affollamento che

hanno rilanciato la pandemia.

Se il governo, i governatori, i sindaci avessero considerato che nelle fabbriche dove si lavora a ciclo continuo si fanno tre turni, avrebbero potuto pensare che anche i colletti bianchi possono fare almeno due turni, evitando così affollamenti nei mezzi di trasporto e negli uffici, dove peraltro per far funzionare le aziende può bastare la presenza di un lavoratore ogni tre, visto cosa offre la tecnologia per lo smart working.

Basta usare il cervello per evitare quanto si è visto dalla fine di agosto davanti alle scuole, in entrata e in uscita; nelle metropolitane e negli autobus, che sono state e sono le maggiori occasioni di contagio.

Che cosa si pensa che abbia fatto la Cina per diventare praticamente Covid-free? Distanziamento non solo fisico ma anche temporale.

UN MONDO SENZA PETROLIO

Cosa si muove dietro i piani green di Eni & C

OBIETTIVO BANCO BPM

I dubbi del Crédit Agricole e le chance di Unicredit

LA DOTTRINA DI PAPA FRANCESCO

Perché il Vaticano è sempre più lontano da Washington

T.Rowe Price
INVEST WITH CONFIDENCE



AZIONARIO AMERICANO



Decisioni politiche negli Stati Uniti che fanno la storia



Decisioni di investimento negli Stati Uniti che fanno la differenza

La nostra esperienza per una visione a 360° sui mercati americani

Più di 80 anni di storia, oltre 700 mld di dollari di asset in azioni statunitensi e 103* specialisti sul campo. Sono queste le nostre credenziali che ci rendono uno dei gestori attivi nell'azionario americano tra i più grandi al mondo.

[Visita il nostro Blog interamente dedicato alle elezioni Usa sul nostro sito azionario-usa.it](http://www.troweprice.com/it/azionario-usa)

Informazioni importanti
Solo per clienti professionali. Non indicato per la distribuzione retail. *Dati al 30 giugno 2020. L'AUM azionario US include le attività gestite da T. Rowe Price Associates, Inc. e dalle sue consociate per consulenza d'investimento. Il valore di un investimento e l'eventuale reddito da esso derivante possono aumentare o diminuire. Gli investitori possono ottenere un importo inferiore rispetto a quello investito. Prima dell'adesione leggere il prospetto ed il KIID. Questo materiale non costituisce né si prefigge di fornire una consulenza di alcun genere, si consiglia ai potenziali investitori di richiedere una consulenza legale, finanziaria e fiscale indipendente prima di assumere qualsiasi decisione di investimento. Distribuito in Italia da T. Rowe Price (Luxembourg) Management S.à r.l., 35 Boulevard du Prince Henri L-1724 Lussemburgo, autorizzata e regolamentata dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier lussemburghese. © 2020 T. Rowe Price. Tutti i diritti riservati. T. ROWE PRICE, INVEST WITH CONFIDENCE e l'immagine della pecora delle montagne rocciose sono, separatamente e/o collettivamente, marchi e marchi registrati di T. Rowe Price Group Inc. - NFR: 1369224

Mose, ogni alzata costa centomila euro al Porto Merci giù del 12 per cento

Musolino: segnali positivi. Più vicino il protocollo fanghi

Alberto Zorzi

VENEZIA I «costi vivi» di ogni alzata possono arrivare fino a 300 mila euro, se le paratoie restano su una dozzina di ore. Ma se a pagare quella somma è lo Stato, c'è un altro costo «occulto» del Mose, che riguarda il Porto: ogni volta che le quattro dighe alle bocche di porto saranno chiuse per l'acqua alta, gli operatori dovranno spendere un bel po' di soldi e una stima «a spanne» parla di più di 100 mila euro. D'altra parte basta partire dal «costo nave»: per noleggiare un'imbarcazione si può spendere da 5 a 30 mila euro al giorno, a seconda della dimensione, e quindi in media la mezza giornata può venire 10-15 mila euro; poi c'è il costo della banchina, che può essere intorno ai mille euro quotidiani, tra sicurezza (il cosiddetto Isps) e «parcheggio»; quindi, nel caso in cui la nave sia costretta a rimanere fuori, può capitare di dover pagare la squadra di lavoratori portuali che si era prenotata, e anche lì si parla di cifre intorno ai 3-4 mila euro. Se tutto questo si moltiplica per una dozzina di navi i 100 mila euro si superano di slancio. E' proprio per questo che è attivo un doppio tavolo sull'argomento: uno più ristretto voluto dal commissario del Mose Elisabetta Spitz con il provveditore Cinzia Zincone, la Capitaneria di Porto e gli operatori; e uno più allargato, che si è riunito per la prima volta martedì, condotto dal sindaco Luigi Brugnaro. «E' evidente che ora dobbiamo risolvere il problema del rapporto tra Mose e porto - ha spiegato anche il sottosegretario di Palazzo Chigi Andrea Martella, nel corso di una serata «a distanza» al circolo Nardi della Giudecca - Bisogna intervenire in primo luogo sulla conca di navigazione, rendendola utilizzabile». Anche perché il rischio è che il Porto subisca un duro colpo anche dalle aperture del Mose, dopo che già il Covid ha lasciato il segno. Ieri l'Autorità di sistema portuale ha reso noti i dati cumulativi dei primi 9 mesi dell'anno, con dei pesanti «meno» a quasi tutte le voci, a partire ovviamente da quella dei crocieristi: erano stati 1,3 milioni nello stesso periodo del 2019, nel 2020 - complice il fatto che nella pur flebile ripartenza le compagnie hanno scelto altri scali - sono stati appena 5.653. Ma anche passeggeri dei traghetti sono calati del 78 per cento. Quanto ai dati del porto commerciale, Venezia ha cercato di resistere strenuamente, con un meno 11 per cento che però significa due milioni di tonnellate di merci in meno. Chioggia perde invece un terzo del traffico (meno 313 mila tonnellate). Colpisce il crollo delle importazioni di carbone (-69,5 per cento), che da solo vale un terzo del calo a Venezia, ma d'altra parte quella fonte energetica sta sparendo. I contenitori perdono 51 mila Teu (-11,4%). Tra le poche voci in positivo a Porto Marghera alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi (+3,4%), i prodotti metallurgici (+6,3%) e quelli chimici (+3,8%). «Emergono segnali di miglioramenti nel terzo trimestre - osserva però il commissario **Pino Musolino** - Siamo anche lavorando intensamente per ripristinare l'accessibilità nautica e il pescaggio dei canali navigabili». A settembre sono stati infatti scavati 26 mila metri cubi a San Leonardo e 2 mila metri cubi nel Canale industriale ovest. Ma soprattutto si stanno definendo gli ultimi dettagli per l'intervento più importante, quello sul canale dei Petroli, dopo l'autorizzazione di inizio mese del Provveditorato. Dopo un anno di attesa pare in dirittura d'arrivo anche il nuovo protocollo fanghi, che supererà quello del 1993 grazie anche alla «spinta» dell'emendamento al decreto Agosto del senatore Pd Andrea Ferrazzi, che è stato approvato. «Così potenziamo il ruolo dei ministeri di Ambiente e Salute - osserva - Si attuerà



Corriere del Veneto

Venezia

la manutenzione ordinaria dei canali, vincolando l'analisi dei sedimenti alle norme europee».

Porto, il calo dei traffici fa meno paura

Dati ancora in flessione a Venezia e soprattutto a Chioggia Ma l'avvio dello scavo dei canali apre prospettive di ripresa. I dati condizionati dalla contrazione dell'import di carbone Pesano in negativo gli arrivi dei passeggeri e lo stop alle crociere

IL BILANCIO MESTRE Continuano a calare i traffici del Porto, ma i numeri - meno 2 milioni di tonnellate, -11% rispetto al 2019 - sono meno preoccupanti rispetto a tre mesi fa. E la ripresa delle operazioni di escavo dei canali portuali fanno intravedere segnali di speranza per lo scalo veneziano. Meno per quello di Chioggia, in base ai dati del terzo trimestre registrati dall' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**: qui fra luglio e settembre i traffici sono calati del 33%. La flessione dei traffici ha in parte una spiegazione rassicurante: una buona parte del calo è dovuto al crollo delle importazioni di carbone che sfiora il 70%: una scelta che risponde ai principi della Strategia energetica nazionale mirata a ridurre i combustibili più inquinanti in nome della compatibilità ambientale. Al netto del carbone il calo registrato dal porto veneziano si attesta così al -7%, con una performance negativa per le rinfuse liquide (-6,8%) e solide (-19,9%), compensata da un aumento dei traffici di mangimi e semi oleosi (3,4%) dei prodotti metallurgici (6,3) e chimici (3,8%). La flessione ha riguardato anche la movimentazione dei container (-11,4%), ma a risentire della situazione è soprattutto il traffico passeggeri (-78,4%), praticamente azzerato per quanto riguarda le crociere (-99,5). A Chioggia sono azzerate le rinfuse liquide mentre quelle solide hanno fatto registrare un calo del 9% a causa dei minori traffici di prodotti metallurgici e cemento, mentre tengono i prodotti chimici solidi. **SEGNALI POSITIVI** Nonostante tutto il commissario straordinario Pino Musolino pensa positivo: «Analizzando i dati per trimestre - ha dichiarato - emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell' anno, il calo congiunturale è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno», il tutto senza considerare il calo dei prodotti carboniferi. Ma a far ben sperare è soprattutto la ripresa dello scavo dei canali: «Solo nel mese di settembre - spiega Musolino - sono stati scavati 26mila metri cubi di sedimenti nel porto di San Leonardo e duemila metri cubi nel Canale Ovest di Porto Marghera». È inoltre in fase di preparazione lo scavo del canale Malamocco-Marghera, da poco autorizzato dal Provveditorato alle opere pubbliche, con i rilievi relativi alla profondità che saranno trasmessi alla Capitaneria di porto e allo stesso Provveditorato. A Chioggia invece l' **Autorità portuale** ha completato il progetto per la manutenzione degli accosti di Val da Rio in attesa del via libera da parte del Provveditorato. (a.fra.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porto, traffici in calo Dopo il lockdown segnali di ripresa grazie ai container

Nei primi nove mesi di quest' anno la movimentazione delle merci è scesa dell' 11%. Passeggeri a picco (-78%)

GIANNI FAVARATO

La pandemia è tutt' altro che passata e i suoi effetti nel settore del trasporto marittimo nazionale e internazionale continuano a farci sentire anche nei porti lagunari di Venezia e Chioggia, sia sul fronte del traffico merci che dei passeggeri, a cominciare dai croceristi. In compenso, secondo l' Autorità di Sistema Portuale ci sono anche «segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell' anno». I dati diffusi ieri dall' ente portuale, relativi al terzo trimestre, confermano la flessione dei traffici 2020 per i porti lagunari: nei primi nove mesi di quest' anno il porto di Venezia ha perso 2 milioni di tonnellate rispetto allo stesso periodo dell' anno scorso (-11%) passando da 18 milioni di tonnellate di merci a 16 milioni, mentre il porto di Chioggia perde ancor di più, o circa 313 mila tonnellate (-33%). A contribuire maggiormente al calo dei traffici è il crollo delle importazioni di carbone (-69,5%) a causa del progressivo abbandono di questo combustibile fossile molto inquinante come fonte energetica nazionale. Se non si considera il carbone, infatti, la flessione registrata a Venezia tra gennaio e settembre scenderebbe al -7%. Il calo dei traffici continua anche per quanto riguarda i prodotti raffinati del petrolio (-6%), i prodotti chimici (-3%) e rinfusa liquide come oli e derivati del petrolio (-35%) movimentati a Porto Marghera. Il traffico di rinfuse solide ha registrato un -19,9% (-903 mila tonnellate), con una flessione del 62 % dei carichi di cereali e del 15 % di cemento e minerali. Il general cargo (merci in contenitori) ha registrato un -9,7% (-712 mila tonnellate); mentre il traffico di prodotti metallurgici nei primi nove mesi del 2020 ha avuto un' impennata (+ 6,3 %), come pure le rinfuse solide (+18,9%). In calo dell' 11 % anche i container. Il record negativo, con un calo del 78,4%, riguarda il traffico passeggeri dei traghetti (che comprende il collegamento veloce con la Croazia, mentre il traffico crocieristico è rimasto sostanzialmente fermo quest' anno con 5.653 passeggeri rispetto agli 1,316 milioni dell' anno precedente (-99,5%). Nel porto di Chioggia risultano addirittura azzerate le poche rinfuse liquide (prodotti chimici) transitate nel porto e in flessione del 9% le rinfuse solide, vera specialità dello scalo, in particolare i prodotti metallurgici e per l' edilizia (cemento, calce, malta) e che perdono circa 64 mila tonnellate rispetto ai primi tre trimestri 2019. Unica eccezione i prodotti chimici solidi che crescono del 20%. In questo quadro, non certo lusinghiero sia per Venezia che per Chioggia, il commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare, **Pino Musolino**, vede comunque un po' di luce, sempre che la seconda ondata della pandemia non si aggravi al punto di causare un nuovo lockdown generalizzato. «Ci sono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri di quest' anno», sottolinea **Musolino**, «il calo congiunturale è stato del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno, e questo senza considerare la "zavorra" dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore Ro-Ro, con più 24 mila tonnellate, un risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019. Nel settore energetico, malgrado il calo cronico del carbone, il terzo trimestre è il migliore del 2020. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori



a quelli dell' anno precedente».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

-- Gianni Favarato © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Venezia

Pesa il carbone

Porto di Venezia traffici in flessione

I dati del terzo trimestre confermano la flessione dei traffici 2020 per i porti lagunari: il **porto** di Venezia perde circa 2 milioni di tonnellate rispetto ai primi 9 mesi del 2019 (-11%), il **porto** di Chioggia perde nello stesso periodo circa 313mila tonnellate (-33%). Quanto allo scalo veneziano, un' ampia porzione del traffico perso è ricollegabile al crollo delle importazioni di carbone (-69,5%), causato dal graduale abbandono da parte dell' Italia di questa fonte energetica. Al netto del carbone la flessione registrata a Venezia tra gennaio e settembre si attesta sul -7%. --

ECONOMIA

Chiuso l'aumento riservato Generali entra in Cattolica

Il nome prima ammonta della compagnia scende a 200 milioni per il 24-40% del valore di mercato. Nel bilancio il consiglio designa un gruppo tecnico

Arriva il rimbando Electrolux triplica Fuile nel trimestre

La casa di Ginevra ha venduto 1,2 milioni di frigoriferi e congelatori nel terzo trimestre. Il gruppo ha anche venduto 1,2 milioni di lavastoviglie e 1,2 milioni di lavatrici. Il gruppo ha anche venduto 1,2 milioni di elettrodomestici per il bucato. Il gruppo ha anche venduto 1,2 milioni di elettrodomestici per il bucato.

Trieste Airport, parte nuovo volo su Trapani

Il volo sarà operato da Alitalia e sarà il primo volo diretto da Trieste a Trapani. Il volo sarà operato da Alitalia e sarà il primo volo diretto da Trieste a Trapani.

| VALUTA | VALORE |
|----------|--------|
| USA | 1,35 |
| FRANCIA | 1,65 |
| GERMANIA | 1,95 |
| BRASILE | 5,50 |
| RUSSIA | 75,00 |
| GIAPPONE | 160,00 |
| INDIA | 75,00 |
| AFRICA | 1,00 |
| ASIA | 1,00 |
| AMERICA | 1,00 |
| EURO | 1,00 |



Porti: Venezia e Chioggia, segnali di ripresa per escavo rii

Ma terzo trimestre conferma flessione traffici

(ANSA) - VENEZIA, 23 OTT - I dati del terzo trimestre confermano la flessione dei traffici 2020 per i porti lagunari: il porto di Venezia perde circa 2 milioni di tonnellate rispetto ai primi 9 mesi del 2019 (-11%), il porto di Chioggia perde nello stesso periodo circa 313 mila tonnellate, dato che equivale a un -33%. Per quanto riguarda lo scalo veneziano, va considerato che una rilevante porzione del traffico perduto è ricollegabile al crollo delle importazioni di carbone (-69,5%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica. Al netto del carbone, infatti, la flessione registrata a Venezia tra gennaio e settembre si attesta su un -7%. A Porto Marghera le rinfuse liquide segnano un -6,8% (-464 mila tonnellate), le rinfuse solide, compreso il carbone, si attestano sul -19,9% (-903 mila tonnellate) e il general cargo registra un -9,7% (-712 mila tonnellate). In calo del 78,4% il traffico passeggeri dei traghetti (dato comprendente anche il collegamento veloce con la Croazia, al netto del quale il calo sarebbe del -55,2%), mentre il traffico crocieristico è rimasto sostanzialmente fermo quest'anno con 5.653 passeggeri rispetto agli 1,316 milioni dell'anno precedente (-99,5%). A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide, costituite da prodotti chimici, transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 9% le rinfuse solide, vera specialità dello scalo, che sono trascinate giù in particolare negli in particolare dai prodotti metallurgici e per l'edilizia (cemento, calce, malta) e che perdono circa 64 mila tonnellate rispetto ai primi tre trimestri 2019. Sempre in questa categoria di merci, però ci sono anche eccezioni, come i prodotti chimici solidi che crescono del 20% raggiungendo le 105 mila tonnellate. In calo del 64,5% anche il general cargo. Le chiamate sono complessivamente 175 rispetto alle 263 dell'anno precedente. Per il Commissario Straordinario dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino**, "analizzando i dati per trimestre emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell'anno, il calo congiunturale è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno, e questo senza considerare la 'zavorra' dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore Ro-Ro (+24mila tonnellate), si tratta del risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019. Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell'anno precedente". "L'**Autorità di Sistema** sta lavorando intensamente per sostenere questi segnali importanti che denotano la resilienza dei nostri scali e lo fa, in primo luogo, ripristinando alla massima velocità l'accessibilità nautica e il pescaggio dei canali navigabili. Solo nel mese di settembre sono stati scavati 26 mila metri cubi di sedimenti nel porto di San Leonardo e 2 mila metri cubi nel Canale Ovest di Porto Marghera. Sempre nello scalo veneziano sono stati ultimati gli approfondimenti sull'analisi dei sedimenti della Darsena Rana ed è ora in fase di redazione il progetto di escavo che sarà poi trasmesso al Piopp. Per quanto riguarda l'attività di escavo del Canale Malamocco-Marghera, autorizzata all'inizio di ottobre, AdSP sta svolgendo tutte le azioni propedeutiche all'avvio dei lavori, quali ad esempio i rilievi batimetrici utili a pianificare i lavori e a individuare le aree di intervento prioritarie e la





Ansa

Venezia

Chioggia, infine, l' AdSP ha completato la redazione del progetto per la manutenzione degli accosti di Val Da Rio e attende ora autorizzazione all' avvio dei lavori da parte del Provveditorato". (ANSA).

Porto Venezia: nel terzo trimestre 2020 continua la flessione dei traffici ma con primi segni di ripresa

(FERPRESS) **Venezia**, 23 OTT I dati relativi al terzo trimestre confermano la flessione dei traffici 2020 per i porti lagunari: il **porto** di **Venezia** perde circa 2 milioni di tonnellate rispetto ai primi 9 mesi del 2019 (-11%), il **porto** di Chioggia perde nello stesso periodo circa 313 mila tonnellate, dato che equivale a un -33%. Per quanto riguarda lo scalo veneziano, va considerato che una rilevante porzione del traffico perduto è ricollegabile al crollo delle importazioni di carbone (-69,5%), causato dal graduale abbandono da parte del Paese di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone, infatti, la flessione registrata a **Venezia** tra gennaio e settembre si attesta su un -7%. A **Porto Marghera** le rinfuse liquide segnano un -6,8% (-464 mila tonnellate), le rinfuse solide, compreso il carbone, si attestano sul -19,9% (-903 mila tonnellate) e il general cargo registra un -9,7% (-712 mila tonnellate). Tra le voci in positivo, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi che crescono del 3,4%, i prodotti metallurgici che crescono del 6,3% e i prodotti chimici del 3,8%. In calo del 34% il numero delle chiamate, che è stato di 1739 nei primi nove mesi del 2020 rispetto alle 2637 dello stesso periodo del 2019. I contenitori perdono 51 mila TEU (-11,4%). In calo del 78,4% il traffico passeggeri dei traghetti (dato comprendente anche il collegamento veloce con la Croazia, al netto del quale il calo sarebbe del -55,2%), mentre il traffico crocieristico è rimasto sostanzialmente fermo quest'anno con 5.653 passeggeri rispetto agli 1,316 milioni dell'anno precedente (-99,5%). A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide, costituite da prodotti chimici, transitate nel **porto** nel 2019 e in flessione del 9% le rinfuse solide, vera specialità dello scalo, che sono trascinate giù in particolare dai prodotti metallurgici e per l'edilizia (cemento, calce, malta) e che perdono circa 64 mila tonnellate rispetto ai primi tre trimestri 2019. Sempre in questa categoria di merci, però ci sono anche eccezioni, come i prodotti chimici solidi che crescono del 20% raggiungendo le 105 mila tonnellate. In calo del 64,5% anche il general cargo. Le chiamate sono complessivamente 175 rispetto alle 263 dell'anno precedente. Il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, dichiara: Analizzando i dati per trimestre emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell'anno, il calo congiunturale è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno, e questo senza considerare la zavorra dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore Ro-Ro (+24mila tonnellate), si tratta del risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019. Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore tra quelli del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell'anno precedente. L'Autorità di Sistema sta lavorando intensamente per sostenere questi segnali importanti che denotano la resilienza dei nostri scali e lo fa, in primo luogo, ripristinando alla massima velocità l'accessibilità nautica e il pescaggio dei canali navigabili. Solo nel mese di settembre sono stati scavati 26 mila metri cubi di sedimenti nel **porto** di San Leonardo e 2 mila metri cubi nel Canale Ovest di **Porto Marghera**. Sempre nello scalo veneziano sono stati ultimati gli approfondimenti





FerPress

Venezia

Darsena Rana ed è ora in fase di redazione il progetto di escavo che sarà poi trasmesso al PIOPP. Per quanto riguarda l'attività di escavo del Canale Malamocco-Marghera, autorizzata all'inizio di ottobre, AdSP sta svolgendo tutte le azioni propedeutiche all'avvio dei lavori, quali ad esempio i rilievi batimetrici utili a pianificare i lavori e a individuare le aree di intervento prioritarie e la predisposizione della documentazione da inviare alla Capitaneria di **Porto** e al PIOPP. Per quanto riguarda il **porto** di Chioggia, infine, l'AdSP ha completato la redazione del progetto per la manutenzione degli accosti di Val Da Rio e attende ora autorizzazione all'avvio dei lavori da parte del Provveditorato.

Il Nautilus

Venezia

AdSP MAS: Dati terzo trimestre 2020 porti di Venezia e Chioggia

CONTINUA LA FLESSIONE DEI TRAFFICI MA PRIMI SEGNALI DI RIPRESA SOSTENUTI DA UN SERRATO PROGRAMMA DI ESCAVO DEI CANALI

Venezia - I dati relativi al terzo trimestre confermano la flessione dei traffici 2020 per i porti lagunari: il porto di Venezia perde circa 2 milioni di tonnellate rispetto ai primi 9 mesi del 2019 (-11%), il porto di Chioggia perde nello stesso periodo circa 313 mila tonnellate, dato che equivale a un -33%. Per quanto riguarda lo scalo veneziano, va considerato che una rilevante porzione del traffico perduto è ricollegabile al crollo delle importazioni di carbone (-69,5%), causato dal graduale abbandono da parte del Paese di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone, infatti, la flessione registrata a Venezia tra gennaio e settembre si attesta su un -7%. A Porto Marghera le rinfuse liquide segnano un -6,8% (-464 mila tonnellate), le rinfuse solide, compreso il carbone, si attestano sul -19,9% (-903 mila tonnellate) e il general cargo registra un -9,7% (-712 mila tonnellate). Tra le voci in positivo, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi che crescono del 3,4%, i prodotti metallurgici che crescono del 6,3% e i prodotti chimici del 3,8%. In calo del 34% il numero delle chiamate, che è stato di 1739 nei primi nove mesi del 2020 rispetto alle 2637 dello stesso periodo del 2019. I contenitori perdono 51 mila TEU (-11,4%). In calo del 78,4% il traffico passeggeri dei traghetti (dato comprendente anche il collegamento veloce con la Croazia, al netto del quale il calo sarebbe del -55,2%), mentre il traffico crocieristico è rimasto sostanzialmente fermo quest' anno con 5.653 passeggeri rispetto agli 1,316 milioni dell' anno precedente (-99,5%). A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide, costituite da prodotti chimici, transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 9% le rinfuse solide, vera specialità dello scalo, che sono trascinate giù in particolare dai prodotti metallurgici e per l' edilizia (cemento, calce, malta) e che perdono circa 64 mila tonnellate rispetto ai primi tre trimestri 2019. Sempre in questa categoria di merci, però ci sono anche eccezioni, come i prodotti chimici solidi che crescono del 20% raggiungendo le 105 mila tonnellate. In calo del 64,5% anche il general cargo. Le chiamate sono complessivamente 175 rispetto alle 263 dell' anno precedente. Il Commissario Straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino**, dichiara: 'Analizzando i dati per trimestre emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell' anno, il calo congiunturale è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno, e questo senza considerare la 'zavorra' dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore Ro-Ro (+24mila tonnellate), si tratta del risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019. Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore tra quelli del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell' anno precedente'. 'L' **Autorità di Sistema** sta lavorando intensamente per sostenere questi segnali importanti che denotano la resilienza dei nostri scali e lo fa, in primo luogo, ripristinando alla massima velocità l' accessibilità nautica e il pescaggio dei canali navigabili. Solo nel mese di settembre sono stati scavati 26 mila metri cubi di sedimenti nel porto di San Leonardo e 2 mila metri



cubi nel Canale Ovest di Porto Marghera. Sempre nello scalo veneziano sono stati ultimati gli approfondimenti sull'analisi



Il Nautilus

Venezia

dei sedimenti della Darsena Rana ed è ora in fase di redazione il progetto di escavo che sarà poi trasmesso al PIOPP. Per quanto riguarda l'attività di escavo del Canale Malamocco-Marghera, autorizzata all'inizio di ottobre, AdSP sta svolgendo tutte le azioni propedeutiche all'avvio dei lavori, quali ad esempio i rilievi batimetrici utili a pianificare i lavori e a individuare le aree di intervento prioritarie e la predisposizione della documentazione da inviare alla Capitaneria di Porto e al PIOPP. Per quanto riguarda il porto di Chioggia, infine, l'AdSP ha completato la redazione del progetto per la manutenzione degli accosti di Val Da Rio e attende ora autorizzazione all'avvio dei lavori da parte del Provveditorato'.

Informare

Venezia

Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -8,0%

In calo sia le merci varie (-4,8%), sia le rinfuse liquide (-2,8%) che le rinfuse solide (-22,7%) Nel terzo trimestre di quest' anno la flessione del traffico delle merci movimentato dal porto di Venezia, in atto dai precedenti sette periodi trimestrali consecutivi, si è attenuata essendo passate attraverso lo scalo 5,53 milioni di tonnellate di carichi, con un calo del -8,0% sullo stesso trimestre del 2019. Le merci allo sbarco sono state pari a 4,28 milioni di tonnellate (-9,3%) e quelle all' imbarco a 1,26 milioni di tonnellate (-5,2%). Complessivamente le merci varie hanno totalizzato 2,22 milioni di tonnellate (-4,8%), di cui 1,22 milioni di tonnellate di merci in container (-12,1%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 130mila teu (-8,1%), 441mila tonnellate di rotabili (+5,7%) e 557mila tonnellate di altre merci varie (+6,3%). Nel settore delle rinfuse liquide il totale è stato di 2,28 milioni di tonnellate (-2,8%), incluse 1,97 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,7%), 265mila tonnellate di prodotti chimici (-0,3%) e 49mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-37,1%). Le rinfuse secche si sono attestate a 1,03 milioni di tonnellate (-22,7%), di cui 348mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-15,7%), 267mila tonnellate di prodotti metallurgici (-12,5%), 96mila tonnellate di carbone (-66,4%), 77mila tonnellate di minerali (-17,5%), 33mila tonnellate di cereali (-67,3%), 31mila tonnellate di prodotti chimici (+36,9%) e 182mila tonnellate di altre rinfuse solide (+55,2%). Il consuntivo del terzo trimestre del 2020 nel settore del traffico dei passeggeri è di 26mila persone movimentate dai servizi di linea (-76,4%), mentre il traffico crocieristico si è azzerato rispetto a 744mila crocieristi nel periodo luglio-settembre dello scorso anno. Nei primi nove mesi di quest' anno il porto di Venezia ha movimentato complessivamente 16,62 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -11,1% sul corrispondente periodo del 2019. Il traffico movimentato dal porto di Chioggia, anch' esso amministrato dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, è stato pari a 637mila tonnellate (-33,0%). Il commissario straordinario dell' **AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino**, ha evidenziato che «analizzando i dati per trimestre emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell' anno. Il calo congiunturale - ha spiegato - è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno, e questo senza considerare la "zavorra" dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore ro-ro (+24mila tonnellate); si tratta del risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019. Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore tra quelli del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell' anno precedente». «L' **Autorità di Sistema** - ha sottolineato **Musolino** - sta lavorando intensamente per sostenere questi segnali importanti che denotano la resilienza dei nostri scali e lo fa, in primo luogo, ripristinando alla massima velocità l' accessibilità nautica e il pescaggio dei canali navigabili. Solo nel mese di settembre sono stati scavati 26mila metri cubi di sedimenti nel porto di San Leonardo e 2mila metri cubi nel Canale Ovest di Porto Marghera. Sempre nello scalo veneziano sono stati ultimati gli approfondimenti sull' analisi dei sedimenti della Darsena Rana ed è ora in fase di redazione il progetto di escavo che sarà poi trasmesso



Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto di Venezia è diminuito del -8,0%

In calo sia le merci varie (-4,8%), sia le rinfuse liquide (-2,8%) che le rinfuse solide (-22,7%)

Nel terzo trimestre di quest'anno la flessione del traffico delle merci movimentato dal porto di Venezia, in atto dai precedenti sette periodi trimestrali consecutivi, si è attenuata essendo passate attraverso lo scalo 5,53 milioni di tonnellate di carichi, con un calo del -8,0% sullo stesso trimestre del 2019. Le merci allo sbarco sono state pari a 4,28 milioni di tonnellate (-9,3%) e quelle all' imbarco a 1,26 milioni di tonnellate (-5,2%).

Complessivamente le merci varie hanno totalizzato 2,22 milioni di tonnellate (-4,8%), di cui 1,22 milioni di tonnellate di merci in container (-12,1%) realizzate con una movimentazione di contenitori pari a 130mila teu (-8,1%), 441mila tonnellate di rotabili (+5,7%) e 557mila tonnellate di altre merci varie (+6,3%). Nel settore delle rinfuse liquide il totale è stato di 2,28 milioni di tonnellate (-2,8%), incluse 1,97 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-1,7%), 265mila tonnellate di prodotti chimici (-0,3%) e 49mila tonnellate di altre rinfuse liquide (-37,1%). Le rinfuse secche si sono attestate a 1,03 milioni di tonnellate (-22,7%), di cui 348mila tonnellate di mangimi, foraggi e semi oleosi (-15,7%), 267mila tonnellate di prodotti metallurgici (-12,5%), 96mila tonnellate di carbone (-66,4%), 77mila tonnellate di minerali (-17,5%), 33mila tonnellate di cereali (-67,3%), 31mila tonnellate di prodotti chimici (+36,9%) e 182mila tonnellate di altre rinfuse solide (+55,2%).

Il consuntivo del terzo trimestre del 2020 nel settore del traffico dei passeggeri è di 26mila persone movimentate dai servizi di linea (-76,4%), mentre il traffico crocieristico si è azzerato rispetto a 744mila crocieristi nel periodo luglio-settembre dello scorso anno.

Nei primi nove mesi di quest'anno il porto di Venezia ha movimentato complessivamente 16,62 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -11,1% sul corrispondente periodo del 2019. Il traffico movimentato dal porto di Chioggia, anch' esso amministrato dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, è stato pari a 637mila tonnellate (-33,0%).

Il commissario straordinario dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, ha evidenziato che «analizzando i dati per trimestre emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell'anno. Il calo congiunturale - ha spiegato - è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno, e questo senza considerare la "zavorra" dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore ro-ro (+24mila tonnellate); si tratta del risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019. Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore tra quelli del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell'anno precedente».

«L'Autorità di Sistema - ha sottolineato Musolino - sta lavorando intensamente per sostenere questi segnali importanti che denotano la resilienza dei nostri scali e lo fa, in primo luogo, ripristinando alla massima velocità l'accessibilità nautica e il pescaggio dei canali navigabili. Solo nel mese di settembre sono stati scavati 26mila metri cubi di sedimenti nel porto di San Leonardo e 2mila metri cubi nel Canale Ovest di Porto Marghera. Sempre nello scalo veneziano sono stati

Informare

Venezia

al PIOPP. Per quanto riguarda l' attività di escavo del Canale Malamocco-Marghera, autorizzata all' inizio di ottobre, **AdSP** sta svolgendo tutte le azioni propedeutiche all' avvio dei lavori, quali ad esempio i rilievi batimetrici utili a pianificare i lavori e a individuare le aree di intervento prioritarie e la predisposizione della documentazione da inviare alla Capitaneria di Porto e al PIOPP. Per quanto riguarda il porto di Chioggia, infine, l' **AdSP** ha completato la redazione del progetto per la manutenzione degli accosti di Val Da Rio e attende ora autorizzazione all' avvio dei lavori da parte del Provveditorato».

Informazioni Marittime

Venezia

A Venezia traffico ancora in calo, ma primi segnali di ripresa

Nel terzo trimestre torna in attivo la movimentazione ro-ro

I dati relativi al terzo trimestre confermano la flessione dei traffici complessivi 2020 per i porti lagunari (meno 11% nei primi nove mesi a Venezia e meno 33% a Chioggia), ma emerge anche qualche segnale di ripresa nel terzo trimestre, soprattutto nel settore ro-ro. Per quanto riguarda lo scalo veneziano, va considerato che una rilevante porzione del traffico perduto è ricollegabile al crollo delle importazioni di carbone (-69,5%), causato dal graduale abbandono da parte del Paese di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone, infatti, la flessione registrata a Venezia tra gennaio e settembre si attesta su un -7%. A Porto Marghera le rinfuse liquide segnano un -6,8% (-464 mila tonnellate), le rinfuse solide, compreso il carbone, si attestano sul -19,9% (-903 mila tonnellate) e il general cargo registra un -9,7% (-712 mila tonnellate). Tra le voci in positivo, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi che crescono del 3,4%, i prodotti metallurgici che crescono del 6,3% e i prodotti chimici del 3,8%. In calo del 34% il numero delle chiamate, che è stato di 1739 nei primi nove mesi del 2020 rispetto alle 2637 dello stesso periodo del 2019. I contenitori perdono 51 mila teu (-11,4%). In calo del 78,4% il traffico passeggeri dei traghetti (dato comprendente anche il collegamento veloce con la Croazia, al netto del quale il calo sarebbe del -55,2%), mentre il traffico crocieristico è rimasto sostanzialmente fermo quest' anno con 5.653 passeggeri rispetto agli 1,316 milioni dell' anno precedente (-99,5%). A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide, costituite da prodotti chimici, transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 9% le rinfuse solide, vera specialità dello scalo, che sono trascinate giù in particolare dai prodotti metallurgici e per l' edilizia (cemento, calce, malta) e che perdono circa 64 mila tonnellate rispetto ai primi tre trimestri 2019. Sempre in questa categoria di merci, però ci sono anche eccezioni, come i prodotti chimici solidi che crescono del 20% raggiungendo le 105 mila tonnellate. In calo del 64,5% anche il general cargo. Le chiamate sono complessivamente 175 rispetto alle 263 dell' anno precedente. L' analisi "Analizzando i dati per trimestre - spiega il commissario straordinario dell' Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, **Pino Musolino** - emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell' anno, il calo congiunturale è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno, e questo senza considerare la "zavorra" dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore Ro-Ro (+24mila tonnellate), si tratta del risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019. Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore tra quelli del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell' anno precedente". "L' Autorità di **Sistema** sta lavorando intensamente per sostenere questi segnali importanti che denotano la resilienza dei nostri scali e lo fa, in primo luogo, ripristinando alla massima velocità l' accessibilità nautica e il pescaggio dei canali navigabili. Solo nel mese di settembre sono stati scavati 26 mila metri cubi di sedimenti nel porto di San Leonardo e 2 mila metri cubi nel Canale Ovest di Porto Marghera. Sempre nello scalo veneziano sono stati ultimati gli approfondimenti sull'



analisi dei sedimenti della Darsena Rana ed è ora in fase di redazione il progetto di escavo che sarà poi trasmesso al PIOPP. Per quanto



Informazioni Marittime

Venezia

riguarda l'attività di escavo del Canale Malamocco-Marghera, autorizzata all'inizio di ottobre, AdSP sta svolgendo tutte le azioni propedeutiche all'avvio dei lavori, quali ad esempio i rilievi batimetrici utili a pianificare i lavori e a individuare le aree di intervento prioritarie e la predisposizione della documentazione da inviare alla Capitaneria di Porto e al PIOPP. Per quanto riguarda il porto di Chioggia, infine, l'AdSP ha completato la redazione del progetto per la manutenzione degli accosti di Val Da Rio e attende ora autorizzazione all'avvio dei lavori da parte del Provveditorato".

Venezia: spiragli positivi dai prodotti alimentari

Redazione

VENEZIA Anche nel terzo semestre dell'anno si confermano i dati dei primi sei mesi del 2020 per i porti di Venezia e Chioggia, con una flessione dei traffici per entrambi gli scali lagunari. Venezia perde circa 2 milioni di tonnellate rispetto ai primi 9 mesi del 2019 (-11%), Chioggia, nello stesso periodo, perde circa 313 mila tonnellate, ovvero un -33%. Il crollo delle importazioni di carbone (-69,5%), causato dal graduale abbandono da parte del Paese di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale, incide particolarmente su Venezia che perde così un'importante porzione di traffico, che si traduce da Gennaio a Settembre in un -7%. -6,8% (-464 mila tonnellate) per le rinfuse liquide a Porto Marghera, le solide, compreso il carbone, si attestano sul -19,9% (-903 mila tonnellate) mentre il general cargo registra un -9,7% (-712 mila tonnellate). Qualche dato positivo arriva da alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi che crescono del 3,4%, i prodotti metallurgici che crescono del 6,3% e i prodotti chimici del 3,8%. In calo invece del 34% il numero delle chiamate, che è stato di 1739 nei primi nove mesi del 2020 rispetto alle 2637 dello stesso periodo del 2019. I contenitori perdono 51 mila teu (-11,4%), mentre per il traffico passeggeri dei traghetti, che comprende anche il collegamento veloce con la Croazia, al netto del quale il calo sarebbe del -55,2%, calo del 78,4%. Per le crociere si registra un arresto quasi totale con 5.653 passeggeri rispetto agli 1,316 milioni dell'anno precedente (-99,5%). A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide, costituite da prodotti chimici, transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 9% le rinfuse solide, vera specialità dello scalo, che sono trascinate giù in particolare dai prodotti metallurgici e per l'edilizia (cemento, calce, malta) e che perdono circa 64 mila tonnellate rispetto ai primi tre trimestri 2019. Sempre in questa categoria di merci, però ci sono anche eccezioni, come i prodotti chimici solidi che crescono del 20% raggiungendo le 105 mila tonnellate. In calo del 64,5% anche il general cargo. Le chiamate sono complessivamente 175 rispetto alle 263 dell'anno precedente. Analizzando i dati per trimestre - commenta Pino Musolino, Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico settentrionale emergono segnali di miglioramento nel periodo tra Luglio e Settembre rispetto ai primi due trimestri dell'anno, il calo congiunturale è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo Aprile-Giugno, e questo senza considerare la zavorra dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Nel terzo trimestre, Musolino evidenzia i dati positivi per il settore ro-ro (+24mila tonnellate): Si tratta del risultato trimestrale migliore registrato da Giugno 2019. Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore tra quelli del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell'anno precedente. Per sostenere la situazione attuale l'AdSp, spiega il commissario, sta lavorando intensamente, in primis ripristinando alla massima velocità l'accessibilità nautica e il pescaggio dei canali navigabili: Solo nel mese di Settembre sono stati scavati 26 mila metri cubi di sedimenti nel porto di San Leonardo e 2 mila metri cubi nel Canale Ovest di Porto Marghera. Sempre nello scalo veneziano sono

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there's a navigation bar with 'M.M.' logo and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINOLI SRL'. Below it, a main header area features the article title 'Venezia: spiragli positivi dai prodotti alimentari' in large, bold black text. Underneath the title, there's a sub-headline: 'Musolino: "Segnali di miglioramento tra Luglio e Settembre"'. To the right of the article title, there's a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' section with a form for name and email. Below the article title, there's a large image of a cargo ship at a port. To the right of the image, there's a 'ULTIME POPOLARI' section with several small article thumbnails. At the bottom of the screenshot, there's a 'ARGOMENTI CORRELATI' section with a list of related topics.

stati ultimati gli approfondimenti sull'analisi dei sedimenti della Darsena Rana ed è ora in fase di redazione il progetto di escavo che sarà poi trasmesso al Piopp. Per quanto riguarda l'attività di escavo del Canale Malamocco-Marghera, autorizzata all'inizio di Ottobre, l'Authority sta svolgendo tutte le azioni propedeutiche all'avvio



Messaggero Marittimo

Venezia

dei lavori, quali ad esempio i rilievi batimetrici utili a pianificare i lavori e a individuare le aree di intervento prioritarie e la predisposizione della documentazione da inviare alla Capitaneria di porto e al Piopp. Per quanto riguarda il porto di Chioggia, infine, l'AdSp ha completato la redazione del progetto per la manutenzione degli accosti di Val Da Rio e attende ora autorizzazione all'avvio dei lavori da parte del Provveditorato.

Porti di Venezia e Chioggia: continua la flessione dei traffici ma primi segnali di ripresa sostenuti da un serrato programma di escavo dei canali

Venezia, 23 ottobre 2020 - I dati relativi al terzo trimestre confermano la flessione dei traffici 2020 per i porti lagunari: il porto di Venezia perde circa 2 milioni di tonnellate rispetto ai primi 9 mesi del 2019 (-11%), il porto di Chioggia perde nello stesso periodo circa 313 mila tonnellate, dato che equivale a un -33%. Per quanto riguarda lo scalo veneziano, va considerato che una rilevante porzione del traffico perduto è ricollegabile al crollo delle importazioni di carbone (-69,5%), causato dal graduale abbandono da parte del Paese di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone, infatti, la flessione registrata a Venezia tra gennaio e settembre si attesta su un -7%. A Porto Marghera le rinfuse liquide segnano un -6,8% (-464 mila tonnellate), le rinfuse solide, compreso il carbone, si attestano sul -19,9% (-903 mila tonnellate) e il general cargo registra un -9,7% (-712 mila tonnellate). Tra le voci in positivo, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi che crescono del 3,4%, i prodotti metallurgici che crescono del 6,3% e i prodotti chimici del 3,8%. In calo del 34% il numero delle chiamate, che è stato di 1739 nei primi

nove mesi del 2020 rispetto alle 2637 dello stesso periodo del 2019. I contenitori perdono 51 mila TEU (-11,4%). In calo del 78,4% il traffico passeggeri dei traghetti (dato comprendente anche il collegamento veloce con la Croazia, al netto del quale il calo sarebbe del -55,2%), mentre il traffico crocieristico è rimasto sostanzialmente fermo con 5.653 passeggeri rispetto agli 1,316 milioni dell'anno precedente (-99,5%). A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide, costituite da prodotti chimici, transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 9% le rinfuse solide, vera specialità dello scalo, che sono trascinate giù in particolare dai prodotti metallurgici e per l'edilizia (cemento, calce, malta) e che perdono circa 64 mila tonnellate rispetto ai primi trimestri 2019. Sempre in questa categoria di merci, però ci sono anche eccezioni, come i prodotti chimici solidi che crescono del 20% raggiungendo le 105 mila tonnellate. In calo del 64,5% anche il general cargo. Le chiamate sono complessivamente 175 rispetto alle 263 dell'anno precedente. Il Commissario Straordinario dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino**, dichiara: "Analizzando i dati per trimestre emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell'anno, il calo congiunturale è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno, e questo senza considerare la "zavorra" dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore Ro-Ro (+24mila tonnellate), si tratta del risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019. Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore tra quelli del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell'anno precedente". "L'**Autorità di Sistema** sta lavorando intensamente per sostenere questi segnali importanti che denotano la resilienza dei nostri scali e lo fa, in primo luogo, ripristinando alla massima velocità l'accessibilità nautica e il pescaggio dei canali navigabili. Solo nel mese di settembre sono stati scavati 26 mila metri cubi di sedimenti nel porto di San Leonardo e 2 mila metri cubi nel Canale Ovest di Porto Marghera. Sempre nello scalo veneziano sono stati ultimati gli approfondimenti sull'

The screenshot shows the Sea Reporter website with the following visible content:

- Page Header:** Sea Reporter logo and navigation menu (Home, News, Analysis, Reports, etc.).
- Article Title:** "Porti di Venezia e Chioggia: continua la flessione dei traffici ma primi segnali di ripresa sostenuti da un serrato programma di escavo dei canali".
- Text Snippets:**
 - "Venezia, 23 ottobre 2020 - I dati relativi al terzo trimestre confermano la flessione dei traffici 2020 per i porti lagunari: il porto di Venezia perde circa 2 milioni di tonnellate rispetto ai primi 9 mesi del 2019 (-11%), il porto di Chioggia perde nello stesso periodo circa 313 mila tonnellate, dato che equivale a un -33%."
 - "Per quanto riguarda lo scalo veneziano, va considerato che una rilevante porzione del traffico perduto è ricollegabile al crollo delle importazioni di carbone (-69,5%), causato dal graduale abbandono da parte del Paese di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone, infatti, la flessione registrata a Venezia tra gennaio e settembre si attesta su un -7%."
 - "A Porto Marghera le rinfuse liquide segnano un -6,8% (-464 mila tonnellate), le rinfuse solide, compreso il carbone, si attestano sul -19,9% (-903 mila tonnellate) e il general cargo registra un -9,7% (-712 mila tonnellate)."
 - "Tra le voci in positivo, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi che crescono del 3,4%, i prodotti metallurgici che crescono del 6,3% e i prodotti chimici del 3,8%."
 - "In calo del 34% il numero delle chiamate, che è stato di 1739 nei primi nove mesi del 2020 rispetto alle 2637 dello stesso periodo del 2019. I contenitori perdono 51 mila TEU (-11,4%)."
 - "In calo del 78,4% il traffico passeggeri dei traghetti (dato comprendente anche il collegamento veloce con la Croazia, al netto del quale il calo sarebbe del -55,2%), mentre il traffico crocieristico è rimasto sostanzialmente fermo con 5.653 passeggeri rispetto agli 1,316 milioni dell'anno precedente (-99,5%)."
 - "A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide, costituite da prodotti chimici, transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 9% le rinfuse solide, vera specialità dello scalo, che sono trascinate giù in particolare dai prodotti metallurgici e per l'edilizia (cemento, calce, malta) e che perdono circa 64 mila tonnellate rispetto ai primi trimestri 2019. Sempre in questa categoria di merci, però ci sono anche eccezioni, come i prodotti chimici solidi che crescono del 20% raggiungendo le 105 mila tonnellate. In calo del 64,5% anche il general cargo. Le chiamate sono complessivamente 175 rispetto alle 263 dell'anno precedente."
 - "Il Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, dichiara: "Analizzando i dati per trimestre emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell'anno, il calo congiunturale è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno, e questo senza considerare la "zavorra" dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore Ro-Ro (+24mila tonnellate), si tratta del risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019. Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore tra quelli del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell'anno precedente". "L'Autorità di Sistema sta lavorando intensamente per sostenere questi segnali importanti che denotano la resilienza dei nostri scali e lo fa, in primo luogo, ripristinando alla massima velocità l'accessibilità nautica e il pescaggio dei canali navigabili. Solo nel mese di settembre sono stati scavati 26 mila metri cubi di sedimenti nel porto di San Leonardo e 2 mila metri cubi nel Canale Ovest di Porto Marghera. Sempre nello scalo veneziano sono stati ultimati gli approfondimenti sull'



Sea Reporter

Venezia

poi trasmesso al PIOPP. Per quanto riguarda l' attività di escavo del Canale Malamocco-Marghera, autorizzata all' inizio di ottobre, AdSP sta svolgendo tutte le azioni propedeutiche all' avvio dei lavori, quali ad esempio i rilievi batimetrici utili a pianificare i lavori e a individuare le aree di intervento prioritarie e la predisposizione della documentazione da inviare alla Capitaneria di Porto e al PIOPP. Per quanto riguarda il porto di Chioggia, infine, l' AdSP ha completato la redazione del progetto per la manutenzione degli accosti di Val Da Rio e attende ora autorizzazione all' avvio dei lavori da parte del Provveditorato".

Porti lagunari: continua la flessione dei traffici, segnali di ripresa guidati dal settore Ro-Ro

Redazione

Venezia - I dati relativi al terzo trimestre confermano la flessione dei traffici 2020 per i porti lagunari: Venezia perde circa 2 milioni di tonnellate rispetto ai primi 9 mesi del 2019 (-11%), Chioggia perde nello stesso periodo circa 313 mila tonnellate, dato che equivale a un -33%. Per quanto riguarda lo scalo veneziano, va considerato che una rilevante porzione del traffico perduto è ricollegabile al crollo delle importazioni di carbone (-69,5%), causato dal graduale abbandono da parte del Paese di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone, infatti, la flessione registrata a Venezia tra gennaio e settembre si attesta su un -7%. A Porto Marghera le rinfuse liquide segnano un -6,8% (-464 mila tonnellate), le rinfuse solide, compreso il carbone, si attestano sul -19,9% (-903 mila tonnellate) e il general cargo registra un -9,7% (-712 mila tonnellate). Tra le voci in positivo, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi che crescono del 3,4%, i prodotti metallurgici che crescono del 6,3% e i prodotti chimici del 3,8%. In calo del 34% il numero delle chiamate, che è stato di 1739 nei primi nove mesi del 2020 rispetto alle 2637 dello stesso periodo del 2019. I contenitori perdono 51 mila TEU (-11,4%). In calo del 78,4% il traffico passeggeri dei traghetti (dato comprendente anche il collegamento veloce con la Croazia, al netto del quale il calo sarebbe del -55,2%), mentre il traffico crocieristico è rimasto sostanzialmente fermo quest' anno con 5.653 passeggeri rispetto agli 1,316 milioni dell' anno precedente (-99,5%). A Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide, costituite da prodotti chimici, transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 9% le rinfuse solide, vera specialità dello scalo, che sono trascinate giù in particolare dai prodotti metallurgici e per l' edilizia (cemento, calce, malta) e che perdono circa 64 mila tonnellate rispetto ai primi tre trimestri 2019. Sempre in questa categoria di merci, però ci sono anche eccezioni, come i prodotti chimici solidi che crescono del 20% raggiungendo le 105 mila tonnellate. In calo del 64,5% anche il general cargo. Le chiamate sono complessivamente 175 rispetto alle 263 dell' anno precedente. "Analizzando i dati per trimestre emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell' anno, il calo congiunturale è infatti del -8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno, e questo senza considerare la "zavorra" dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti - ha dichiarato il commissario straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino** -. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore Ro-Ro (+24mila tonnellate), si tratta del risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019. Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore tra quelli del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell' anno precedente".



Porti lagunari: continua la flessione dei traffici, segnali di ripresa guidati dal settore Ro-Ro

23 OTTOBRE 2020 - Redazione



Venezia - I dati relativi al terzo trimestre confermano la flessione dei traffici 2020 per i porti lagunari: Venezia perde circa 2 milioni di tonnellate rispetto ai primi 9 mesi del 2019 (-11%), Chioggia perde nello stesso periodo circa 313 mila tonnellate, dato che equivale a un -33%. Per quanto riguarda lo scalo veneziano, va considerato che una rilevante porzione del traffico perduto è ricollegabile al crollo delle importazioni di carbone (-69,5%), causato dal graduale abbandono da parte del

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

Shipping Italy

Venezia

A Marghera e Venezia rallenta la perdita di volumi merci nel terzo trimestre 2020

Continua la flessione dei traffici nei porti di Venezia e Chioggia, anche se si notano alcuni primi segnali di ripresa. I dati relativi al terzo trimestre confermano questa tendenza: il porto di Venezia perde circa 2 milioni di tonnellate rispetto ai primi nove mesi del 2019 (-11%), quello di Chioggia perde nello stesso periodo circa 313 mila tonnellate, dato che equivale a un -33%. Per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto è ricollegabile al crollo delle importazioni di carbone (-69,5%) dovuto al graduale abbandono di questa fonte energetica da parte dell'Italia: al netto del carbone, infatti, la flessione registrata a Venezia tra gennaio e settembre si sarebbe attestata a un -7%. A Porto Marghera le rinfuse liquide segnano un -6,8% (-464 mila tonnellate), le rinfuse solide, compreso il carbone, si attestano sul -19,9% (-903 mila tonnellate) e il general cargo registra un -9,7% (-712 mila tonnellate). Tra le voci in positivo, prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, che crescono del 3,4%, i prodotti metallurgici, in aumento del 6,3% e i prodotti chimici (+3,8%). I contenitori perdono 51 mila Teu (-11,4%) ed è in calo anche il traffico passeggeri dei traghetti (-78,4%), mentre il traffico crocieristico è rimasto sostanzialmente azzerato quest'anno (-99,5%), con 5.653 passeggeri rispetto agli 1,3 milioni del 2019. Passando al porto di Chioggia risultano azzerate le poche rinfuse liquide, costituite da prodotti chimici, transitate nel porto nel 2019 mentre le rinfuse solide sono in flessione del 9%, trascinate giù in particolare dai prodotti metallurgici e per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono circa 64 mila tonnellate rispetto ai primi tre trimestri 2019. Sempre in questa categoria di merci, ci sono anche eccezioni: come i prodotti chimici solidi, che crescono del 20% raggiungendo le 105 mila tonnellate. In calo del 64,5% anche il general cargo. 'Analizzando i dati per trimestre emergono segnali di miglioramento nel periodo tra luglio e settembre rispetto ai primi due trimestri dell'anno. Il calo congiunturale è, infatti, dell'8,5% rispetto al -14,3% del periodo aprile-giugno. Questo senza considerare la zavorra dei prodotti carboniferi che, inevitabilmente date le scelte energetiche nazionali, sono destinati a divenire residuali nella composizione delle merci scambiate nei nostri porti. Il terzo trimestre, inoltre, presenta dati positivi per il settore ro-ro con +24 mila tonnellate, risultato trimestrale migliore registrato da giugno 2019' spiega il Commissario straordinario dell'**Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale**, Pino Musolino. 'Anche il settore energetico, nonostante il calo cronico del carbone, mostra dei miglioramenti: il terzo trimestre risulta il migliore tra quelli del 2020 anche se i valori non sono ancora sui livelli registrati nel terzo trimestre 2019. Lo stesso vale anche per i container, dove si intravede una tendenza al miglioramento nel terzo trimestre 2020 nonostante i valori tuttora inferiori a quelli dell'anno precedente'. L'**Autorità di Sistema** conferma di lavorare alacremente per far sì che questi segnali di ripresa riescano a consolidarsi. 'A settembre sono stati scavati 26 mila metri cubi di sedimenti nel porto di San Leonardo e 2 mila metri cubi nel canale ovest di Porto Marghera. Sempre nello scalo veneziano sono stati ultimati gli approfondimenti sull'analisi dei sedimenti della Darsena Rana ed è ora in fase di redazione il progetto di escavo che sarà poi trasmesso al Piopp. Per quanto riguarda l'attività di escavo del Canale Malamocco - Marghera, autorizzata all'inizio di ottobre, AdSP sta svolgendo tutte le azioni propedeutiche all'avvio dei lavori e, per quanto riguarda il porto di Chioggia, l'AdSP ha completato la redazione del progetto per la manutenzione degli accosti di Val Da Rio e attende ora autorizzazione all'avvio dei lavori da parte del Provveditorato' conclude Musolino nel suo resoconto.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

canale dei petroli

Decreto per scavare i fanghi Ma c'è l'incognita dei costi

ALBERTO VITUCCI

Via libera dal commissario del **Porto** Musolino allo scavo del canale Malamocco Marghera. E' stato firmato il decreto che autorizza lo scavo per garantire l'accesso in sicurezza nel tratto dal Bacino 3 di San Leonardo al **porto** di **Venezia**. Decine di migliaia di metri cubi di fanghi da scavare per riportare i fondali alla quota prevista dal Piano Regolatore portuale. Ma molte sono ancora le incognite. La prima è quella sulla qualità dei fanghi. Il nuovo protocollo fanghi inserito nel decreto che istituisce l'Autorità per **Venezia** declassa i fanghi, che potranno essere smaltiti a costi inferiori. L'incognita principale riguarda proprio i costi per lo smaltimento in discarica. Oggi i fanghi scavati vengono trasportati nell'isola delle Tresse. La tariffa è stata definita nell'agosto scorso da Autorità portuale, Provveditorato e la società Tressetre (gruppo Mantovani) protagonista della polemica che aveva portato Comune e Regione a non votare il bilancio del **Porto** e al suo commissariamento. La tariffa è stata fissata in 13 euro e 25 centesimi al metro cubo (fanghi A e B). Molti fanghi finiscono anche al Molo Sali. Per l'accordo firmato il 14 settembre del 2018 tra la società della regione Sifa e l'Autorità portuale, la tariffa per il conferimento dei materiali di qualunque tipo (entro C e oltre C) è di 13 euro e 50 centesimi. C'è infine la tariffa stabilita dal cosiddetto accordo Moranzani, applicata fino al 2018. 94,9 euro al metro cubo, lievitata ancora negli anni fino a 96,28 per portare i fanghi nell'area dei 23 ettari e anche in cassa di colmata Sali. Un costo superiore di quasi otto volte a quello delle Tresse. Tema che adesso dovrà essere approfondito. Perché la differenza del trasporto dei fanghi risulta superiore anche di decine di milioni. E proprio dal costo dello smaltimento dei fanghi prese il via, dieci anni fa, la grande indagine che poi sfociò nello scandalo del Mose. Adesso sono giorni importanti. Si attende la nomina del commissario liquidatore del Consorzio **Venezia** Nuova e anche quella del presidente della nuova Autorità per la laguna, che dovrà sostituire il Provveditorato e il Consorzio **Venezia** Nuova. Si preparano rapporti e liste dei nuovi dipendenti. E tra questi ci sono anche i lavoratori del Laboratorio Antinquinamento del provveditorato. I tecnici incaricati di analizzare sedimenti e acque lagunari. E anche di dare pareri sull'inquinamento e la qualità dei fanghi e delle acque. Un ufficio strategico, che si dovrà tutelare, dal momento che la nuova Autorità dovrà occuparsi non soltanto di Mose, ma anche di equilibrio della laguna. Intanto la senatrice veneziana del M5s Orietta Vanin riaccende i riflettori sui progetti per la difesa di San Marco. A un anno dall'Acqua Granda è ancora tutto fermo», dice, «chiediamo al ministro De Micheli risposte sulle mancate decisioni». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Lo scavo dei canali

Protocollo fanghi In arrivo il decreto che dà il via libera

È in arrivo il tanto atteso Protocollo per la gestione dei fanghi di escavo dei canali navigabili per adeguare il pescaggio ai traffici del **porto**. «Dopo l'approvazione del mio emendamento», assicura il senatore veneziano del Pd, Andrea Ferrazzi, «il Decreto è quasi pronto e andrà a breve al Consiglio di stato, consentendo di avere il Protocollo fanghi operativi dall' inizio del prossimo anno». «Il Protocollo è pronto, ma aveva bisogno di una norma di rango primario in quanto non era sufficiente un aggiornamento del vecchio protocollo del 1993», aggiunge il senatore. «L' emendamento è stato anche l'occasione per potenziare il ruolo del ministero dell' Ambiente e del Ministero della Salute. In tal modo, da una parte si dà modo di attuare la manutenzione ordinaria dei canali sia portuali che non, dall' altro vincola l' analisi dei sedimenti alle norme di tutela previste a livello europeo». --

VENEZIA
I nodi dello scalo portuale

Decreto per scavare i fanghi Ma c'è l'incognita dei costi

Il decreto per lo scavo dei fanghi nei canali navigabili di Venezia è quasi pronto. Il governo ha già approvato il testo, che dovrà essere firmato dal presidente del Consiglio. Il decreto prevede l'istituzione di un fondo per lo scavo dei fanghi, finanziato da una quota del 10 per cento delle entrate del porto di Venezia. Il decreto è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 23 ottobre. Il decreto è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 23 ottobre. Il decreto è stato approvato dal Consiglio dei ministri il 23 ottobre.

Porto, traffici in calo Dopo il lockdown segnali di ripresa grazie ai container

Nei primi nove mesi di quest'anno i movimentazioni delle merci in scalo del 13%. Passaggio la piazza (-78%)

Il porto di Venezia ha registrato un calo dei traffici nel 2020 a causa del lockdown. Tuttavia, grazie ai container, si sono visti segnali di ripresa. Il porto ha registrato un calo dei traffici nel 2020 a causa del lockdown. Tuttavia, grazie ai container, si sono visti segnali di ripresa. Il porto ha registrato un calo dei traffici nel 2020 a causa del lockdown. Tuttavia, grazie ai container, si sono visti segnali di ripresa.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

il progetto al vaglio degli uffici del ministero dei Trasporti e dell' Autorità di sistema portuale

Funvie, aria di rivoluzione: il rilancio passa dai treni

Il progetto è abbinato a un nuovo sistema retroportuale in Valbormida L' ipotesi: merci trasportate su rotaia anche in discesa. Tanti i nodi da sciogliere

LUISA BARBERIS GIOVANNI VACCARO

Un nuovo **sistema** retroportuale in Valbormida e l' impiego della ferrovia in abbinamento con la storica funivia. Potrebbe passare dai cavi ai binari la rivoluzione in grado di assicurare la salvezza di Funvie spa e dell' impianto che collega il porto di Savona con le aree industriali della Valbormida, che allora potrebbero diventare un vero retroporto. Negli uffici del ministero dei Trasporti e dell' **Autorità di sistema portuale** è al vaglio un' ipotesi che, aprendo alla possibilità di trasportare le merci anche in discesa, ossia dalla Valbormida al porto, potrebbe dare soluzione alla grave crisi che sta pesando sull' azienda e sui lavoratori. Non solo: oltre che una risposta ai problemi, un servizio di trasporto in salita con la funivia e in discesa con i treni potrebbe dare nuovo impulso allo scalo marittimo e alle aziende dell' entroterra. L' idea dovrà affrontare un iter sia tecnico sia legale, dato che sarà necessario progettare il servizio, formare il personale e risolvere il nodo della concessione. LA CONCESSIONE Pur essendo tutti sotto il "cappello" del Mit, di fatto funivia e porto sono soggetti che operano in modo indipendente, con ruoli differenti e con un **sistema** di concessioni diverso. Separata è anche la proprietà delle aree. La via di uscita potrebbe essere il trasferimento dal Demanio ferroviario al Demanio marittimo delle aree impianti e terreni di Funvie a San Rocco e San Giuseppe. La regia resterebbe in mano al Mit, ma in pratica anche l' impianto funiviario diventerebbe di competenza **portuale**, un po' come le banchine. A questo punto si risolverebbe anche la questione della concessione: lo scorso anno, l' amministratore delegato di Funvie, Paolo Cervetti, aveva avviato la procedura di restituzione al Mit della concessione dell' impianto. Il ministro Paola De Micheli ha poi nominato commissario Roberto Ferrazza, provveditore alle opere pubbliche di Piemonte, Valle d' Aosta e Liguria. La concessione di Funvie potrebbe passare sotto alla gestione dell' **Autorità di sistema portuale**, che quindi potrebbe assegnarla a un soggetto in grado di utilizzarla. L' IPOTESI Modificare la funivia per effettuare anche il trasporto in discesa è considerata un' opzione irrealizzabile, sia tecnicamente (in pratica se ne dovrebbe costruire una del tutto nuova) sia per la mancanza di una stazione di arrivo a Savona. Una soluzione ipotizzata per dare nuovo impulso ai traffici consiste quindi nel potenziare la ferrovia per i viaggi in discesa, in modo da sfruttare le aree della Valbormida come retroporto degli scali di Savona e Vado, specie ora che, con l' avvio della piattaforma container di Apm-Maersk, le aree disponibili a Vado andranno verso la saturazione nell' arco di 5-10 anni. Adeguare i piazzali a San Giuseppe, San Rocco e realizzare nel porto di Savona un piazzale dedicato per lo scarico dei treni provenienti dalla Valbormida. I COSTI L' operazione di adeguamento degli impianti, specie la stazione di scarico in porto, potrebbe essere finanziata attraverso il "Ferrobonus", il **sistema** di incentivi statali a sostegno del trasporto combinato da e verso nodi logistici ed interporti, dirottando su ferrovia parte dei carichi che oggi viaggiano su gomma. Incentivi prorogati anche alle annualità 2020 e 2021. --



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Lettera di una residente in corso Mazzini

«Con i vagonetti fermi noi sotto l' assedio dei tir»

S. C. L. B.

il caso«Noi, residenti di corso Mazzini, da quando le Funivie sono fuori uso, siamo esasperati». È questo il contenuto della lettera di una cittadina savonese, Rita Caterina Ferrero al Secolo XIX, in cui racconta quanto la qualità della vita sia peggiorata per i residenti lungo l' arteria cittadina che raggiunge il porto. «Dalla fine del 2019- scrive- una frana ha danneggiato i piloni che sorreggevano i binari dei carrelli delle Funivie, destinati al trasporto del carbone da Cairo al porto di Savona. Si è ritornati all' esclusivo trasporto del carico su gomma, con enormi tir che sfrecciano lungo corso Mazzini. Una soluzione che potevamo accettare se transitoria, per alcuni mesi. Giusto il tempo per ripristinare la funzionalità. Ora, però, a un anno dall' accaduto, siamo da capo, e la nostra condizione di vita è inaccettabile». Rita Caterina, come del resto i suoi vicini, è esasperata. «Abito al quinto piano di un' abitazione di corso Mazzini, all' incrocio con via Guidobono - scrive- Al passaggio dei tir, sino a 120 al giorno quando arriva il carico, il pavimento trema. Dobbiamo chiudere le finestre per sopravvivere anche in estate. Senza contare il pericolo degli attraversamenti pedonali: nessuno degli autisti dei tir rispetta i limiti di velocità: eppure, da qui, passano sia anziani che bambini, diretti al parco del Prolungamento». Una situazione che la signora definisce al limite dell' esasperazione, lanciandosi in alcuni calcoli economici dettati dal buon senso. «Il risparmio dello Stato e delle aziende - dice-sarebbe stato decisamente maggiore investendo nella ristrutturazione dell' infrastruttura delle Funivie, piuttosto che utilizzando il sistema su gomma». Una situazione simile a quella dei residenti dei tratti interessati dal passaggio dei camion. Rita Ferrero ha inviato la lettera anche al sindaco di Savona, che le ha assicurato il massimo impegno per sollecitare gli organi e gli enti competenti. La partita, però, sembra ancora lunga e la qualità di vita, non solo per i residenti di corso Mazzini, peggiora ogni settimana. --S. C.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

vado LIGURE

Inaugurata la linea con il porto del Pireo

E' arrivata ieri nella banchina del nuovo container terminal **Vado Gateway** la MV Atlantic South. Con l' approdo di questa nave è stato attivato ufficialmente il nuovo servizio settimanale che collega il terminal vadese con il **porto** del Pireo ad Atene. Si tratta di una nave feeder lunga 140 metri e con una capacità di 700 TEU. Diamond Line, compagnia del gruppo Cosco Shipping che gestisce tutti i collegamenti intra europei lancia un nuovo servizio shuttle che collega il **porto** di **Vado** e quello del Pireo Hub di Cosco Shipping e di Diamond Line nel Mediterraneo. Tra le priorità della nuova linea, c'è la velocità di transito tra i due scali con un collegamento tra **Vado Gateway** e le principali linee da e per Far e Middle East, India, Oceania ed Est Mediterraneo. A. AM. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ladri in azione in pieno giorno svaligiata una casa a Villanova
Robusti munti in sella in frazione: l'assoldo, ma loro via scappati per mettere in guardia gli abitanti delle borgate sul paese dell'entroterra di Albenga

Traffico in tilt sulla Provençal per lo scontro tra due camion

L'azienda di INVERDI FERRI: "Agli sportivi non posso pagare una sanzione"

Inaugurata la linea con il porto del Pireo

Vado Gateway, operativo il servizio che collega il container terminal con il Pireo

È ufficialmente operativo il nuovo servizio settimanale Vax che collega direttamente il nuovo container terminal di **Vado Gateway** con il **Porto** del Pireo. Presso la banchina del nuovo terminal deep sea di **Vado Ligure**, è approdata oggi la MV Atlantic South, nave feeder lunga 140 metri e con una capacità di 700 teu. Diamond Line, compagnia del Gruppo Cosco Shipping che gestisce tutti i collegamenti intra europei, lancia un nuovo servizio shuttle tra il **porto** di **Vado** e quello di Pireo hub di Cosco Shipping e di Diamond Line nel Mediterraneo. Tra le priorità di tale collegamento la velocità di transit-time tra i due terminal container collegando **Vado Gateway** con le principali linee da e per Far e Middle East, India, Oceania ed Est Mediterraneo. Nel caso specifico il servizio shuttle collega due porti in cui Cosco Shipping Group ha delle partecipazioni importanti e, quindi, l'attenzione nei confronti di questo collegamento sarà ancora più significativa. «Potere accogliere a **Vado Gateway** anche navi del Gruppo Cosco Shipping è per noi motivo di grande soddisfazione e orgoglio ha commentato Paolo Cornetto, amministratore delegato Apm Terminals **Vado Ligure**. L'avvio di questo nuovo collegamento concretizza la partnership avviata negli anni scorsi e segna una tappa fondamentale nel percorso di crescita del nostro scalo e nel suo posizionamento nel mercato italiano e internazionale». «Finalmente dopo tanti anni anche Cosco ha trovato la sua casa in Italia commenta Marco Donati, direttore generale Cosco Shipping Lines Italy e siamo orgogliosi e fortemente motivati a dimostrare al mercato che Cosco Ports e Apm Terminals porteranno considerevoli vantaggi al nostro cluster». L'inizio, peraltro, è molto promettente in quanto gli spazi sulla prima nave sono stati esauriti sia inbound sia outbound. Come per gli altri collegamenti attivi, anche gli autotrasportatori diretti a **Vado Gateway** per le operazioni di carico e scarico dei contenitori Cosco possono velocizzare i tempi di ingresso al terminal e beneficiare di una maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari grazie all'app gratuita per mobile "ApmT TERMPoint Appointments". Attraverso l'applicazione, gli autotrasportatori possono visualizzare e modificare l'orario dei propri appuntamenti, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell'arrivo e, per chi utilizza più mezzi, cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, visualizzando in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo utilizzato. Un ulteriore vantaggio legato all'utilizzo dell'app è la riduzione dell'interazione tra le persone al gate di accesso, caratteristica di particolare rilevanza in questa fase di emergenza sanitaria.



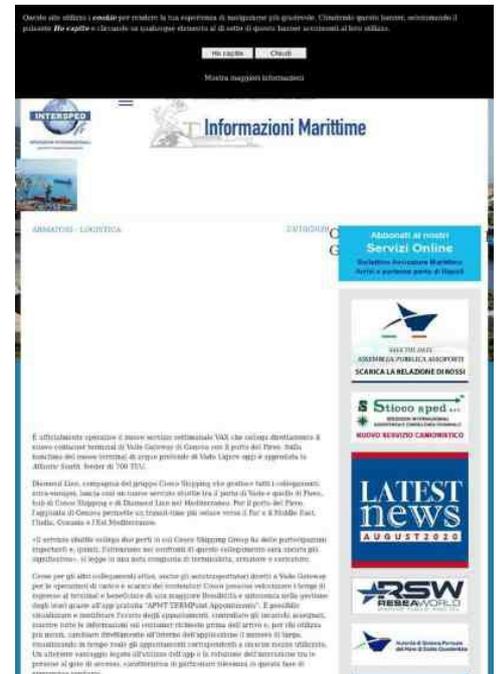
Informazioni Marittime

Savona, Vado

Operativo il VAX tra i porti di Pireo e Genova

L'approdo del feeder "Atlantic South" avvia l'importante servizio di Cosco Shipping/Diamond Line che collega Italia e Grecia verso Medio Oriente e India

È ufficialmente operativo il nuovo servizio settimanale VAX che collega direttamente il nuovo container terminal di **Vado** Gateway di Genova con il **porto** del Pireo. Sulla banchina del nuovo terminal di acque profonde di **Vado** Ligure oggi è approdata la Atlantic South, feeder di 700 TEU. Diamond Line, compagnia del gruppo Cosco Shipping che gestisce tutti i collegamenti intra-europei, lancia così un nuovo servizio shuttle tra il **porto** di **Vado** e quello di Pireo, hub di Cosco Shipping e di Diamond Line nel Mediterraneo. Per il **porto** del Pireo, l'aggiunta di Genova permette un transit-time più veloce verso il Far e il Middle East, l'India, Oceania e l'Est Mediterraneo. «Il servizio shuttle collega due porti in cui Cosco Shipping Group ha delle partecipazioni importanti e, quindi, l'attenzione nei confronti di questo collegamento sarà ancora più significativa», si legge in una nota congiunta di terminalista, armatore e caricatore. Come per gli altri collegamenti attivi, anche gli autotrasportatori diretti a **Vado** Gateway per le operazioni di carico e scarico dei contenitori Cosco possono velocizzare i tempi di ingresso al terminal e beneficiare di una maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari grazie all'app gratuita "APMT TERMPoint Appointments". È possibile visualizzare e modificare l'orario degli appuntamenti, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sui container richieste prima dell'arrivo e, per chi utilizza più mezzi, cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, visualizzando in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo utilizzato. Un ulteriore vantaggio legato all'utilizzo dell'app è la riduzione dell'interazione tra le persone al gate di accesso, caratteristica di particolare rilevanza in questa fase di emergenza sanitaria. «Poter accogliere a **Vado** Gateway anche navi del Gruppo Cosco Shipping è per noi motivo di grande soddisfazione e orgoglio», commenta Paolo Cornetto, amministratore delegato Apm Terminals **Vado** Ligure. «L'avvio di questo nuovo collegamento - ha proseguito - concretizza la partnership avviata negli anni scorsi e segna una tappa fondamentale nel percorso di crescita del nostro scalo e nel suo posizionamento nel mercato italiano ed internazionale». «Finalmente dopo tanti anni anche Cosco ha trovato la sua casa in Italia - commenta Marco Donati - Direttore Generale Cosco Shipping Lines Italy - e siamo orgogliosi e fortemente motivati a dimostrare al mercato che Cosco Ports e APM Terminals porteranno considerevoli vantaggi al nostro cluster". L'inizio, peraltro, è molto promettente in quanto gli spazi sulla prima nave sono stati esauriti sia inbound che outbound».



Operativo il nuovo servizio settimanale Vax

Vezio Benetti

VADO LIGURE Ufficialmente operativo il nuovo servizio settimanale Vax che collega direttamente il nuovo Container Terminal di Vado Gateway con il porto del Pireo. Sulla banchina del nuovo terminal deep sea di Vado Ligure, è approdata oggi la Atantic South nave feeder lunga 140 metri e con una capacità di 700 teu. Diamond Line, compagnia del Gruppo Cosco Shipping che gestisce tutti i collegamenti intra europei lancia un nuovo servizio shuttle tra il porto di Vado e quello di Pireo hub di Cosco Shipping e di Diamond Line nel Mediterraneo. Tra le priorità di tale collegamento la velocità di transit-time tra i due terminal container collegando Vado Gateway con le principali linee da e per Far e Middle East, India, Oceania ed Est Mediterraneo. Nel caso specifico il servizio shuttle collega due porti in cui Cosco Shipping Group ha delle partecipazioni importanti e, quindi, l'attenzione nei confronti di questo collegamento sarà ancora più significativa. Poter accogliere a Vado Gateway anche navi del Gruppo Cosco Shipping è per noi motivo di grande soddisfazione e orgoglio ha commentato Paolo Cornetto, amministratore delegato Apm Terminals Vado Ligure. L'avvio di questo nuovo collegamento ha proseguito Cornetto concretizza la partnership avviata negli anni scorsi e segna una tappa fondamentale nel percorso di crescita del nostro scalo e nel suo posizionamento nel mercato italiano ed internazionale. Finalmente dopo tanti anni anche Cosco ha trovato la sua casa in Italia commenta Marco Donati direttore generale Cosco Shipping Lines Italy e siamo orgogliosi e fortemente motivati a dimostrare al mercato che Cosco Ports e Apm Terminals porteranno considerevoli vantaggi al nostro cluster. L'inizio, peraltro, è molto promettente in quanto gli spazi sulla prima nave sono stati esauriti sia inbound che outbound. Come per gli altri collegamenti attivi, anche gli autotrasportatori diretti a Vado Gateway per le operazioni di carico e scarico dei contenitori Cosco possono velocizzare i tempi di ingresso al terminal e beneficiare di una maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari grazie all'app gratuita per mobile Apm Terminal Point Appointments. Attraverso l'applicazione, gli autotrasportatori possono visualizzare e modificare l'orario dei propri appuntamenti, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell'arrivo e, per chi utilizza più mezzi, cambiare direttamente all'interno dell'applicazione il numero di targa, visualizzando in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo utilizzato. Un ulteriore vantaggio legato all'utilizzo dell'app è la riduzione dell'interazione tra le persone al gate di accesso, caratteristica di particolare rilevanza in questa fase di emergenza sanitaria.



Parte il nuovo servizio settimanale VAX che collega direttamente il nuovo Container Terminal di Vado Gateway con il porto del Pireo

Approdata oggi nella banchina del nuovo Container Terminal la MV ATLANTIC SOUTH **Vado** Ligure (Savona), 23 ottobre 2020 - È ufficialmente operativo il nuovo servizio settimanale VAX che collega direttamente il nuovo Container Terminal di **Vado** Gateway con il **Porto** del Pireo. Presso la banchina del nuovo terminal deep sea di **Vado** Ligure, è approdata oggi la MV ATLANTIC SOUTH, nave feeder lunga 140 metri e con una capacità di 700 TEU. Diamond Line, compagnia del Gruppo Cosco Shipping che gestisce tutti i collegamenti intra europei lancia un nuovo servizio shuttle tra il **porto di Vado**

e quello di Pireo hub di Cosco Shipping e di Diamond Line nel Mediterraneo. Tra le priorità di tale collegamento la velocità di transit-time tra i due terminal container collegando **Vado** Gateway con le principali linee da e per Far e Middle East, India, Oceania ed Est Mediterraneo. Nel caso specifico il servizio shuttle collega due porti in cui Cosco Shipping Group ha delle partecipazioni importanti e, quindi, l'attenzione nei confronti di questo collegamento sarà ancora più significativa. "Poter accogliere a **Vado** Gateway anche navi del Gruppo Cosco Shipping è per noi motivo di grande soddisfazione e orgoglio" - ha commentato Paolo Cornetto, Amministratore Delegato APM Terminals **Vado** Ligure.

"L' avvio di questo nuovo collegamento - ha proseguito Cornetto - concretizza la partnership avviata negli anni scorsi e segna una tappa fondamentale nel percorso di crescita del nostro scalo e nel suo posizionamento nel mercato italiano ed internazionale". "Finalmente dopo tanti anni anche Cosco ha trovato la sua casa in Italia - commenta Marco Donati - Direttore Generale Cosco Shipping Lines Italy - e siamo orgogliosi e fortemente motivati a dimostrare al mercato che Cosco Ports e APM Terminals porteranno considerevoli vantaggi al nostro cluster". L' inizio, peraltro, è molto promettente in quanto gli spazi sulla prima nave sono stati esauriti sia inbound che outbound. Come per gli altri collegamenti attivi, anche gli autotrasportatori diretti a **Vado** Gateway per le operazioni di carico e scarico dei contenitori Cosco possono velocizzare i tempi di ingresso al terminal e beneficiare di una maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari grazie all' app gratuita per mobile "APMT TERMPoint Appointments". Attraverso l' applicazione, gli autotrasportatori possono visualizzare e modificare l' orario dei propri appuntamenti, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell' arrivo e, per chi utilizza più mezzi, cambiare direttamente all' interno dell' applicazione il numero di targa, visualizzando in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo utilizzato. Un ulteriore vantaggio legato all' utilizzo dell' app è la riduzione dell' interazione tra le persone al gate di accesso, caratteristica di particolare rilevanza in questa fase di emergenza sanitaria.

Sea Reporter

Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Parte il nuovo servizio settimanale VAX che collega direttamente il nuovo Container Terminal di Vado Gateway con il porto del Pireo

Approdata oggi nella banchina del nuovo Container Terminal la MV ATLANTIC SOUTH **Vado** Ligure (Savona), 23 ottobre 2020 - È ufficialmente operativo il nuovo servizio settimanale VAX che collega direttamente il nuovo Container Terminal di **Vado** Gateway con il **Porto** del Pireo.

Diamond Line, compagnia del Gruppo Cosco Shipping che gestisce tutti i collegamenti intra europei lancia un nuovo servizio shuttle tra il **porto di Vado** e quello di Pireo hub di Cosco Shipping e di Diamond Line nel Mediterraneo.

Tra le priorità di tale collegamento la velocità di transit-time tra i due terminal container collegando **Vado** Gateway con le principali linee da e per Far e Middle East, India, Oceania ed Est Mediterraneo. Nel caso specifico il servizio shuttle collega due porti in cui Cosco Shipping Group ha delle partecipazioni importanti e, quindi, l'attenzione nei confronti di questo collegamento sarà ancora più significativa.

"Poter accogliere a **Vado** Gateway anche navi del Gruppo Cosco Shipping è per noi motivo di grande soddisfazione e orgoglio" - ha commentato Paolo Cornetto, Amministratore Delegato APM Terminals **Vado** Ligure.

"L' avvio di questo nuovo collegamento - ha proseguito Cornetto - concretizza la partnership avviata negli anni scorsi e segna una tappa fondamentale nel percorso di crescita del nostro scalo e nel suo posizionamento nel mercato italiano ed internazionale". "Finalmente dopo tanti anni anche Cosco ha trovato la sua casa in Italia - commenta Marco Donati - Direttore Generale Cosco Shipping Lines Italy - e siamo orgogliosi e fortemente motivati a dimostrare al mercato che Cosco Ports e APM Terminals porteranno considerevoli vantaggi al nostro cluster". L' inizio, peraltro, è molto promettente in quanto gli spazi sulla prima nave sono stati esauriti sia inbound che outbound.

Come per gli altri collegamenti attivi, anche gli autotrasportatori diretti a **Vado** Gateway per le operazioni di carico e scarico dei contenitori Cosco possono velocizzare i tempi di ingresso al terminal e beneficiare di una maggiore flessibilità e autonomia nella gestione degli orari grazie all' app gratuita per mobile "APMT TERMPoint Appointments".

Attraverso l' applicazione, gli autotrasportatori possono visualizzare e modificare l' orario dei propri appuntamenti, controllare gli incarichi assegnati, inserire tutte le informazioni sul container richieste prima dell' arrivo e, per chi utilizza più mezzi, cambiare direttamente all' interno dell' applicazione il numero di targa, visualizzando in tempo reale gli appuntamenti corrispondenti a ciascun mezzo utilizzato.

Un ulteriore vantaggio legato all' utilizzo dell' app è la riduzione dell' interazione tra le persone al gate di accesso, caratteristica di particolare rilevanza in questa fase di emergenza sanitaria.

Articoli del mese ottobre: 2020

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| 31 | | | | | | | | | |

Sea Reporter.it

Approvati i contributi alle Compagnie portuali di Genova e Savona

In relazione alle minori giornate lavorate ed ai percorsi di formazione e rimpiego dei lavoratori inabili

La Commissione consultiva e il Comitato di gestione hanno approvato i contributi alle Compagnie portuali di Genova e Savona sia in relazione alle minori giornate lavorate che ai percorsi di formazione e rimpiego dei lavoratori inabili. Nello specifico per la Compagnia portuale genovese è stato deliberato un contributo di 650.000 euro relativo alle 7.230 giornate di minor lavoro riconosciute nel periodo luglio-agosto 2020 rispetto al corrispettivo 2019; per quella di Savona il contributo riferito al trimestre luglio-settembre 2020 è di 180 mila euro a fronte delle 1.999 giornate di minor lavoro riconosciute rispetto al 2019. Per quanto riguarda la formazione e il rimpiego dei lavoratori inabili è stato deliberato un contributo complessivo per le due Compagnie di circa 355.000 euro. Infine il Comitato di gestione ha dato mandato di riattivare l' interlocuzione con il Consiglio superiore dei lavori pubblici relativamente all' adeguamento tecnico funzionale del terminal nel **porto** di Genova, ciò al fine di assicurare maggiore flessibilità nell' utilizzo del territorio che oggi è condizionato da una specifica prescrizione del Consiglio superiore che destina esclusivamente al traffico rinfuse l' intero fronte di Ponte San Giorgio a levante.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

L' Autorità portuale: «Meglio una stazione marittima condivisa con Msc» Ma la compagnia non è intenzionata a rinunciare al progetto di Calata Gadda

Terminal crociere nel porto di Genova, gelo sul piano Costa

SIMONE GALLOTTI

Genova Insieme per gestire un pezzo dell' Hennebique, «perché in fondo già lo fanno quasi ovunque in Italia». Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Authority di Genova e Savona, prova a favorire l' intesa tra Msc e Costa Crociere e sul tavolo mette l' ex silos granaio del capoluogo, al centro di un' operazione di riqualificazione. «Il ragionamento è semplice: la Stazione Marittima ha bisogno di essere potenziata e in quell' edificio c' è molto spazio: il gruppo Vitali che ha ottenuto la concessione ha a disposizione 45 mila metri quadri e certamente può trovare posto il nuovo terminal passeggeri dedicato alle crociere. Ecco perché con la Regione e il Comune abbiamo pensato di proporre questo percorso». La proposta di pace I due colossi delle crociere, nelle intenzioni di Signorini, dovrebbero mettersi insieme a gestire la nuova Stazione Marittima. Lo scopo è sterilizzare i conflitti tra le due compagnie dopo l' annuncio di Costa di voler realizzare a Calata Gadda il proprio terminal, e razionalizzare così gli spazi in porto. Per Costa l' offerta prevede la gestione in coabitazione con i concorrenti e «la disponibilità complessiva di sei accosti: se contiamo Ponte Colombo, Doria e Ponte dei Mille c' è spazio per tutti» spiega Signorini. In particolare la banchina dedicata al nuovo terminal sarebbe quella che sorge sul lato di Levante della Stazione Marittima. «Con il piano triennale dei lavori sistemereмо e allungheremo l' accosto e così consentiremo l' accesso anche alle grandi navi». Da lì i passeggeri di Costa e Msc entreranno nel nuovo terminal crociere alla base dell' Hennebique. L' ira di Costa quanto risulta al Secolo XIX il presidente Signorini insieme al governatore Giovanni Toti e al sindaco Marco Bucci, ne avrebbero già parlato con la compagnia. E lo conferma lo stesso numero uno dell' Authority. Ma ieri il gruppo è stato colto di sorpresa. Costa vuole realizzare il nuovo terminal della compagnia a Calata Gadda, dove ora operano le riparazioni navali. La nuova struttura verrebbe infatti realizzata insieme a San Giorgio del Porto, la società di Ferdinando Garrè con cui peraltro Carnival è in stretti rapporti. Il clima adesso è teso: a Costa non piace l' offerta ricevuta e per diversi motivi. Il primo, si fa notare nella sede del gruppo crocieristico, è il via libera formale incassato ad inizio luglio: «Ora, dopo soli tre mesi, si rimette tutto in discussione» ammette una fonte interna al progetto. Si cita anche una simulazione effettuata dalla compagnia che dimostrerebbe come l' accosto di Levante della Stazione Marittima sarebbe «tecnicamente inadeguato» ad accogliere le grandi navi. E poi trapela irritazione perché Zena Cruise Terminal (la società che realizzerà l' approdo di Costa e che raduna insieme alla compagnia anche Costa Edutainment e San Giorgio del Porto) è andata avanti con la progettazione e sta per incaricare il main contractor. Ora si tratta solamente di capire se la compagnia avrà la forza di andare allo scontro frontale con i tre enti locali: Comune, Regione e Autorità portuale. Caos per la CulmvSul fronte crociere Signorini può contare su alleati decisivi. Probabile arrivi il soccorso di Piazza De Ferrari anche sulla Culmv. Soprattutto dopo la lettera che Confindustria ha inviato ieri al presidente del porto. Il tema è sempre l' aiuto ai camalli: i terminalisti, come ogni anno, provano a evitare di dover intervenire economicamente per salvare il bilancio della Culmv. Questa volta però il tenore della lettera inviata a Signorini e firmata dal presidente dei terminalisti Beppe Costa, è durissima nei toni. Racconta di una riunione di mercoledì in cui i sindacati sarebbero



Il clima adesso è teso: a Costa non piace l' offerta ricevuta e per diversi motivi. Il primo, si fa notare nella sede del gruppo crocieristico, è il via libera formale incassato ad inizio luglio: «Ora, dopo soli tre mesi, si rimette tutto in discussione» ammette una fonte interna al progetto. Si cita anche una simulazione effettuata dalla compagnia che dimostrerebbe come l' accosto di Levante della Stazione Marittima sarebbe «tecnicamente inadeguato» ad accogliere le grandi navi. E poi trapela irritazione perché Zena Cruise Terminal (la società che realizzerà l' approdo di Costa e che raduna insieme alla compagnia anche Costa Edutainment e San Giorgio del Porto) è andata avanti con la progettazione e sta per incaricare il main contractor. Ora si tratta solamente di capire se la compagnia avrà la forza di andare allo scontro frontale con i tre enti locali: Comune, Regione e Autorità portuale. Caos per la CulmvSul fronte crociere Signorini può contare su alleati decisivi. Probabile arrivi il soccorso di Piazza De Ferrari anche sulla Culmv. Soprattutto dopo la lettera che Confindustria ha inviato ieri al presidente del porto. Il tema è sempre l' aiuto ai camalli: i terminalisti, come ogni anno, provano a evitare di dover intervenire economicamente per salvare il bilancio della Culmv. Questa volta però il tenore della lettera inviata a Signorini e firmata dal presidente dei terminalisti Beppe Costa, è durissima nei toni. Racconta di una riunione di mercoledì in cui i sindacati sarebbero



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

arrivati perfino a minacciare «la Sua persona (Signorini, ndr) e a minacciare tutti noi se con urgenza non avessimo confermato la disponibilità all' ennesimo sostegno finanziario a prescindere». Gli operatori portuali manifestano il «totale disappunto» per la presenza dei sindacati ad una riunione in cui avrebbero dovuto essere convocati solamente i terminalisti, i portuali e l' Authority. L' altro siluro è riservato al presidente e al segretario generale Marco Sanguineri. E così dopo «surreali interventi dei rappresentanti delle OO.SS. che entravano a piedi uniti, con modi spesso arroganti e minacciosi» Signorini avrebbe rivolto un «invito pressante a chiudere la partita sic et simpliciter, per le difficoltà manifestate dal Presidente della Regione connesse alla situazione pandemica, con l' ulteriore proposito che Ella ha manifestato di coinvolgere Sua Eccellenza il Prefetto sulla questione». Con un colpo i terminalisti hanno colpito due volte. E ora anche Toti dovrà scendere in campo. --

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

vertice tra gli amministratori

Sull'asse Novi-Genova il rilancio di San Bovo e il termovalorizzatore

GINO FORTUNATO

Novi Ligure La città chiama **Genova** in vista di possibili aperture e sviluppi economici. Il sindaco Gian Paolo Cabella si è incontrato con il collega Marco Bucci per rinsaldare un rapporto storico. Era nell'aria da tempo ed è stato preceduto da varie conversazioni telefoniche. «Novi è legata a **Genova** da un'amicizia antica - spiega Cabella -. Se il capoluogo ligure vuole espandersi ancora, dovrà guardare oltre l'Appennino e trovare noi come primi interlocutori». Non è stata però una semplice chiacchierata. Cabella ammette che la discussione si è basata su due punti fondamentali e cruciali nello stesso tempo, sia per Novi sia per **Genova**: lo scalo ferroviario di San Bovo e il termovalorizzatore. «San Bovo è stato certamente l'argomento numero uno - ribadisce il sindaco -. Da decenni parliamo di Novi come "banchina asciutta" del **porto di Genova** e San Bovo potrebbe ridiventare uno snodo basilare. Ho detto a Bucci è che noi siamo a completa disposizione per riaprire il discorso e non chiuderemo nessuna porta per motivi politici, ben sapendo che San Bovo era stato il cavallo di battaglia della precedente amministrazione di centrosinistra. Ma qui è in gioco il rilancio di un territorio e un suo ampio sviluppo: ciò supererebbe qualsiasi opinione faziosa». In passato furono prospettate varie soluzioni da parte della società ferroviaria «Fuori Muro», che gestisce traffici e movimentazioni proprio del **porto di Genova**. «Ma questa compagnia non si è fatta più viva, almeno con noi - prosegue il sindaco di Novi Ligure Cabella -. Con Bucci abbiamo parlato anche della possibilità di accogliere aziende, anche liguri, che intendano insediarsi sul territorio. Siamo strategici sul piano della logistica, con due aree industriali, una artigianale, ferrovia e casello autostradale. E tra poco avremo anche la tangenziale tra Pozzolo e Ovada». «Sulla partita termovalorizzatore - conclude Cabella - la strada invece è ancora piuttosto lunga, anche perché a decidere non sarà la Regione Liguria ma il Piemonte, e ancora dobbiamo capire cosa si voglia fare in quel senso». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informare

Genova, Voltri

Via libera a contributi per 830mila euro per le Compagnie Portuali di Genova e Savona

Sono a compensazione delle giornate di minor lavoro. Ulteriore contributo di 355mila euro per la formazione e il reimpiego. Oggi la Commissione consultiva e il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale hanno approvato i contributi alle Compagnie Portuali di **Genova** e Savona sia in relazione alle minori giornate lavorate (art.199, legge 77) che ai percorsi di formazione e reimpiego dei lavoratori inabili. Nello specifico, per la Compagnia portuale genovese è stato deliberato un contributo di 650mila euro relativo alle 7.230 giornate di minor lavoro riconosciute nel periodo luglio-agosto 2020 rispetto al corrispettivo 2019; per la Compagnia portuale di Savona il contributo riferito al trimestre luglio-settembre 2020 è di 180mila euro a fronte delle 1.999 giornate di minor lavoro riconosciute rispetto al 2019. Per quanto riguarda la formazione e il reimpiego dei lavoratori inabili (comma 15 bis art. 17, legge 84/94), è stato deliberato un contributo complessivo per le due Compagnie di circa 355mila euro. Infine, il Comitato di gestione ha dato mandato di riattivare l'interlocuzione con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativamente all'adeguamento tecnico funzionale del terminal rinfuse nel **porto di Genova**. Ciò al fine di assicurare maggiore flessibilità nell'utilizzo del territorio che oggi è condizionato da una specifica prescrizione del Consiglio Superiore che destina esclusivamente al traffico rinfuse l'intero fronte di Ponte San Giorgio a levante.

infomARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

23 ottobre 2020

Via libera a contributi per 830mila euro per le Compagnie Portuali di Genova e Savona

Sono a compensazione delle giornate di minor lavoro. Ulteriore contributo di 355mila euro per la formazione e il reimpiego

Oggi la Commissione consultiva e il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale hanno approvato i contributi alle Compagnie Portuali di Genova e Savona sia in relazione alle minori giornate lavorate (art.199, legge 77) che ai percorsi di formazione e reimpiego dei lavoratori inabili. Nello specifico, per la Compagnia portuale genovese è stato deliberato un contributo di 650mila euro relativo alle 7.230 giornate di minor lavoro riconosciute nel periodo luglio-agosto 2020 rispetto al corrispettivo 2019; per la Compagnia portuale di Savona il contributo riferito al trimestre luglio-settembre 2020 è di 180mila euro a fronte delle 1.999 giornate di minor lavoro riconosciute rispetto al 2019. Per quanto riguarda la formazione e il reimpiego dei lavoratori inabili (comma 15 bis art. 17, legge 84/94), è stato deliberato un contributo complessivo per le due Compagnie di circa 355mila euro.

Infine, il Comitato di gestione ha dato mandato di riattivare l'interlocuzione con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativamente all'adeguamento tecnico funzionale del terminal rinfuse nel porto di Genova. Ciò al fine di assicurare maggiore flessibilità nell'utilizzo del territorio che oggi è condizionato da una specifica prescrizione del Consiglio Superiore che destina esclusivamente al traffico rinfuse l'intero fronte di Ponte San Giorgio a levante.

Leggi la notizia in formato Acrobat Reader, riservati ai servizi gratuiti.

| Cerca il tuo articolo | | |
|-----------------------|----------------|------------------|
| Indirizzo | Data di arrivo | Data di partenza |
| Altre destinazioni | [23] [Oct] | [24] [Oct] |
| | [2020] | [2020] |

Indice - Prima pagina - Indietro

infomARE - Piazza Matteotti 17 - 16123 Genova - ITALIA
tel: 010.2482121 fax: 010.2518796 email

Informazioni Marittime

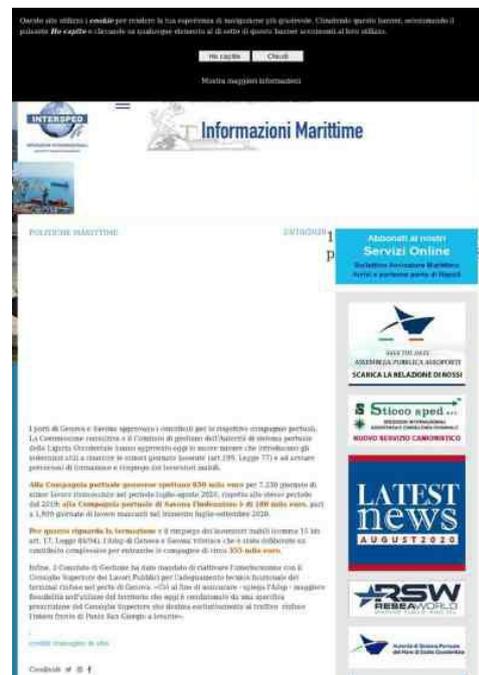
Genova, Voltri

1,8 milioni di euro alle compagnie portuali di Genova e Savona

Il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale approva l' indennizzo utile a ripagare le giornate di lavoro mancanti e la riqualificazione del personale

I porti di **Genova** e Savona approvano i contributi per le rispettive compagnie portuali. La Commissione consultiva e il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale della Liguria Occidentale hanno approvato oggi le nuove misure che introducono gli indennizzi utili a risarcire le minori giornate lavorate (art.199, Legge 77) e ad avviare percorsi di formazione e rimpiego dei lavoratori inabili. Alla Compagnia portuale genovese spettano 650 mila euro per 7,230 giornate di minor lavoro riconosciute nel periodo luglio-agosto 2020, rispetto allo stesso periodo del 2019; alla Compagnia portuale di Savona l' indennizzo è di 180 mila euro , pari a 1,999 giornate di lavoro mancanti nel trimestre luglio-settembre 2020. Per quanto riguarda la formazione e il rimpiego dei lavoratori inabili (comma 15 bis art. 17, Legge 84/94), l' Adsp di **Genova** e Savona riferisce che è stato deliberato un contributo complessivo per entrambe le compagnie di circa 355 mila euro . Infine, il Comitato di Gestione ha dato mandato di riattivare l' interlocuzione con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l' adeguamento tecnico funzionale del terminal rinfuse nel **porto** di **Genova**. «Ciò al fine di assicurare - spiega l' Adsp - maggiore flessibilità nell' utilizzo del territorio che oggi è condizionato da una specifica prescrizione del Consiglio Superiore che destina esclusivamente al traffico rinfuse l' intero fronte di Ponte San Giorgio a levante». -

crediti immagine in alto.



L' Authority dà 650 mila euro ai camalli del porto di Genova

Redazione

L' Authority dà 650 mila euro ai camalli del **porto** di **Genova** 23 Ottobre 2020 - Redazione **Genova** - La commissione consultiva e il Comitato di Gestione oggi hanno approvato i contributi alle compagnie portuali di **Genova** e Savona "sia in relazione alle minori giornate lavorate che ai percorsi di formazione e rimpiego dei lavoratori inabili". Lo annuncia l' Authority dei porti di **Genova** e Savona Per la Culmv è stato deliberato un contributo di 650 mila euro relativo alle 7.230 giornate di minor lavoro riconosciute nel periodo luglio-agosto 2020 rispetto al corrispettivo 2019. Per la Pippo Rebagliati di Savona il contributo riferito al trimestre luglio-settembre 2020 è di 180 mila euro "a fronte delle 1.999 giornate di minor lavoro riconosciute rispetto al 2019". "Per quanto riguarda la formazione e il rimpiego dei lavoratori inabili (comma 15 bis art. 17, Legge 84/94), è stato deliberato un contributo complessivo per le due Compagnie di circa 355 mila euro". "Il Comitato di Gestione ha dato mandato di riattivare l' interlocuzione con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativamente all' adeguamento tecnico funzionale del terminal rinfuse nel **Porto** di **Genova**. Ciò al fine di assicurare maggiore flessibilità nell' utilizzo del territorio che oggi è condizionato da una specifica prescrizione del Consiglio Superiore che destina esclusivamente al traffico rinfuse l' intero fronte di Ponte San Giorgio a levante" chiude la nota dell' Authority.

Informative
 Non è alcun partner editoriale di questa rivista e "ShipMag" verrà come specificato nella qualità pubblica. Non accetteremo di alcun di noi, anche se disponiamo questa informazione, promettendo la navigazione di questo spazio, interagendo con un link e un pulsante di di fuori di questa informativa o continuando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

L' Authority dà 650 mila euro ai camalli del porto di Genova

13 OTTOBRE 2020 - Redazione



Genova - La commissione consultiva e il Comitato di Gestione oggi hanno approvato i contributi alle compagnie portuali di Genova e Savona "sia in relazione alle minori giornate lavorate che ai percorsi di formazione e rimpiego dei lavoratori inabili". Lo annuncia l' Authority dei porti di Genova e Savona.

Per la Culmv è stato deliberato un contributo di 650 mila euro relativo alle 7.230 giornate di minor lavoro riconosciute nel periodo luglio-agosto 2020 rispetto al corrispettivo 2019. Per la Pippo Rebagliati di Savona il contributo riferito al trimestre luglio-settembre 2020 è di 180 mila euro "a fronte delle 1.999 giornate di minor lavoro riconosciute rispetto al 2019".

"Per quanto riguarda la formazione e il rimpiego dei lavoratori inabili (comma 15 bis art. 17, Legge 84/94), è stato deliberato un contributo complessivo per le due Compagnie di circa 355 mila euro".

"Il Comitato di Gestione ha dato mandato di riattivare l' interlocuzione con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativamente all' adeguamento tecnico funzionale del terminal rinfuse nel Porto di Genova. Ciò

Iscriviti alla newsletter

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

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, portuali di Intempo fermi

Genova - A pagare il conto del coronavirus nel porto di Genova non ci sono solo i lavoratori della Compagnia Unica, che entro fine novembre deve chiudere piano industriale e bilancio, e che arriverà a fine anno con circa 50 mila giornate lavorate in meno - di cui solo 39

Genova - A pagare il conto del coronavirus nel **porto** di **Genova** non ci sono solo i lavoratori della Compagnia Unica, che entro fine novembre deve chiudere piano industriale e bilancio, e che arriverà a fine anno con circa 50 mila giornate lavorate in meno - di cui solo 39 mila coperte dal dl Rilancio, motivo per cui l' Autorità di sistema portuale ipotizza, mediante intervento parlamentare, un' estensione delle coperture per i mancati avviamenti, che sin qui ammontano a 3,5 milioni. Se i camalli sono quasi fermi, bloccati del tutto sono i lavoratori somministrati (ex interinali) della Intempo, 100 persone che nel 2020 hanno lavorato non più di 5-6 giorni al mese: «Il contratto, a termine - ricorda Laura Tosetti, segretario generale della Nidil Cgil di **Genova** - è in scadenza il 31 dicembre, dopo essere stato rinnovato più volte, l' auspicio è quello di un rinnovo, ma la trattativa non è ancora iniziata». Sono lavoratori specializzati, che provengono da altri rami della logistica, con titoli abilitanti per esempio nella movimentazione di gru, escavatori, tir. Sono essenzialmente addetti alle ralle, le macchine che in **porto** movimentano i container sul piazzale. L' ultima grande tornata di assunzioni Intempo è avvenuta in concomitanza con i numerosi record di traffico del Psa Terminal di Pra' a partire dal 2017. I sindacati dei lavoratori somministrati, unitariamente, (Tosetti con Simone Mara della Felsa Cisl e Roberta Cavicchioli della Uiltemp) stanno studiando la possibilità di avviare percorsi formativi per specializzare queste figure in altri settori del lavoro portuale, nella prospettiva in futuro di poter essere assunti negli organici dei terminalisti: «Questi lavoratori - dice Roberto Gulli, segretario generale Uiltrasporti **Genova** - dovrebbero essere i primi, nel caso si aprissero delle prospettive in questo senso». Il contratto prevede un' indennità tra 500 e 700 euro al mese per le giornate non lavorate, non da fondi pubblici ma da fondi di categoria. Previsti dall' articolo 17 della legge portuale, i somministrati subentrano ai lavoratori Culmv, su chiamata della stessa Compagnia, quando si manifesti l' impossibilità dei soci a prestare servizio: per esempio se arrivano in **porto** più grandi navi insieme, oppure nei turni di notte o in estate. La Culmv, che per legge non può più assumere, ha su un organico di 930 persone, 104 che per motivi diversi sono diventate inidonee alla prestazione del servizio in banchina (ad esempio dopo incidenti). Una quota piuttosto ampia è composta da lavoratori generici, portabagli (da soli hanno perso 15 mila giornate di lavoro con la chiusura delle crociere), addetti al rizzaggio e derizzaggio: di conseguenza, in situazioni di traffico normale, la richiesta di rallisti è consistente, mentre in questo periodo è ferma, dovendo la Compagnia far lavorare prima i soci e solo in un secondo tempo i somministrati: «A **Genova**, nel settore dei trasporti - ricorda Mauro Scognamillo, segretario generale Fit Cisl Liguria - le situazioni di precariato sono diverse, non dimentichiamo oltre a Intempo i contact center di Costa Crociere, e in misura minore, di Gnv».



L' APPELLO DEI VERTICI «I nostri investimenti sono limitati dal 1989, ora si deve decidere»

«Superba adesso va spostata»

L' azienda chiede decisioni celeri per dare risposte ai cittadini di Multedo e ai dipendenti

Lo spostamento degli stabilimenti di Carmagnani e Superba, che devono essere allontanati da Multedo e potrebbero trovare spazio verso levante, o nell' area Enel o a Ponte Ronco, continua a far discutere perché nessun quartiere li vuole vicini. Ma c' è anche l' altra faccia della medaglia. La voce dello stabilimento, che conta diverse decine di dipendenti, arriva con un comunicato di Superba, primario operatore di logistica per prodotti chimici (da cui si ricavano colle, detersivi, vernici, basi per la produzione di plastica e simili) che ormai da decenni attivo a Genova Multedo dal 1960. Uno stabilimento «soggetto a un processo di delocalizzazione (e limitazione degli investimenti attuabili sul sito di Multedo) dal lontano 1989». Superba - in una nota diffusa ieri - ha voluto far presente la propria posizione, ricordando come abbia ricercato «attivamente soluzioni per la delocalizzazione e dal 2014 ha seguito un percorso di approfondimento con le Istituzioni che ha identificato il carboni le dell' Enel e aree limitrofe, con approdo in calata Con center come area adeguata e libera da fine 2020». «Tale posizione - precisa la nota - offre una delle massime distanze dalle abitazioni disponibile in porto, di gran lunga superiore alle distanze richieste dalle più avanzate norme di sicurezza». L' iter per spostare la fabbrica da Multedo non è stato breve. «Superba ha depositato nel 2017 presso l' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale (di seguito l' **Autorità**) istanza per la concessione di quell' area, già adibita a rinfuse (e per il necessario Adeguamento Tecnico Funzionale). L' **Autorità** ha svolto per tre anni dettagliate indagini su tale soluzione, raccolto tutti i necessari pareri favorevoli e commissionato due studi approfonditi dal punto di vista ambientale e dell' analisi del rischio. Tutte queste (lunghe) attività di approfondimento hanno dimostrato che il sito è conforme ad ogni normativa e ottimale per la delocalizzazione delle attività di deposito portuale di prodotti chimici». Non solo. « In accordo con le Istituzioni (Comune e Regione) l' **Autorità** ha anche valutato altri tre siti alternativi all' area Enel, escludendone per varie ragioni tecniche e di sicurezza due (Cornigliano e la diga) e verificando che le stesse condizioni ottimali verificate nell' area Enel sono presenti anche in una parte dell' area in concessione al Terminal Messina, su Ponte Ronco. Il Comune di Genova, per la parte di sua competenza, ha già attestato per entrambe le aree il non contrasto col proprio piano regolatore e per Ponte Ronco (che ricade marginalmente nel cono aeroportuale) ha anche verificato congiuntamente con l' **Autorità** il non aggravio del Piano di Rischio Aeroportuale. Superba conferma la sua istanza per la concessione dell' area Enel per la quale è stata ora completata una così ampia e positiva istruttoria (forse senza precedenti a Genova per la sua lunghezza e profondità di analisi) e chiede con cortese fermezza che le attività amministrative necessarie siano ora condotte senza indugio dall' **Autorità**. Superba inoltre ha presentato in data odierna (ieri, ndr) una integrazione alla propria istanza del 2017 indicando che in alternativa e in subordine all' area Enel, ottimale e libera da concessioni da dicembre 2020, ha anche interesse alla delocalizzazione a Ponte Ronco, soluzione anch' essa valida da un punto di vista tecnico e di accesso a rete stradale e ferroviaria, purché tale area sia effettivamente disponibile». Che sia nei pressi dell' Enel o a Ponte Ronco, «Superba auspica ora un celere e serio processo di localizzazione. Ciò per rispetto verso i cittadini, i lavoratori e i clienti cui dobbiamo dare prospettive concrete e cui non possiamo più raccontare le storie che sentiamo da trent' anni sulla delocalizzazione». RG.

24 ottobre 2020 | Il Giornale del Piemonte e della Liguria | GENOVA | 13

L' APPELLO DEI VERTICI «I nostri investimenti sono limitati dal 1989, ora si deve decidere»

«Superba adesso va spostata»

L'azienda chiede decisioni celeri per dare risposte ai cittadini di Multedo e ai dipendenti

Milano. Superba, il gruppo di aziende che controlla il sito di Multedo, chiede di essere spostata. L'azienda, che produce prodotti chimici, ha depositato una istanza presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per la concessione di un'area in calata Concenter, vicino al Terminal Messina, su Ponte Ronco. L'azienda chiede che le attività amministrative necessarie siano ora condotte senza indugio dall'Autorità. Superba inoltre ha presentato in data odierna (ieri, ndr) una integrazione alla propria istanza del 2017 indicando che in alternativa e in subordine all'area Enel, ottimale e libera da concessioni da dicembre 2020, ha anche interesse alla delocalizzazione a Ponte Ronco, soluzione anch'essa valida da un punto di vista tecnico e di accesso a rete stradale e ferroviaria, purché tale area sia effettivamente disponibile. Che sia nei pressi dell'Enel o a Ponte Ronco, Superba auspica ora un celere e serio processo di localizzazione. Ciò per rispetto verso i cittadini, i lavoratori e i clienti cui dobbiamo dare prospettive concrete e cui non possiamo più raccontare le storie che sentiamo da trent'anni sulla delocalizzazione. RG.

LA DIMISSIONE DELL'AZIENDA GOSSETTA AI DIRIGENTI PER L'INCALZATA

Amiu pulisce le discariche abusive a scapito di altri lavori



Genova. L'azienda di gestione rifiuti GOSSETTA ha dimesso i dirigenti per l'incalzata. Amiu pulisce le discariche abusive a scapito di altri lavori.

GENOVA NARRA

NARRA GENOVA DOPO LA RIFORMA

Genoa-Inter, la partita di chi ha battuto il Covid

BARBERI EPONA LA LAMP

Sfida alla super Atalanta «dimenticando le vittorie»

LO SPEDIZIONE PER PARMA

Squadra in salute, ma c'è attesa per i tamponi

Depositi chimici, Superba rilancia l' area sotto la Lanterna, ma apre ad altre soluzioni: "Basta che si decida"

L' azienda disponibile a prendere in considerazione il Terminal Messina "Se effettivamente libero"

Redazione

Genova. Superba, una delle aziende oggetto dell' eventuale trasferimento da Multedo ad altre zone della città, prova a fare ordine nel complesso dibattito pubblico in corso, rilanciando il progetto originario: il dislocamento degli impianti nell' area ex centrale Enel sotto la Lanterna. Dal 2014, infatti, l' azienda che di occupa di stoccare materiale chimico, ha seguito un percorso di approfondimento con le istituzioni che ha identificato il carbonile dell' Enel e aree limitrofe, con approdo in calata Concenter, come area adeguata e libera da fine 2020 . 'Tale posizione offre una delle massime distanze dalle abitazioni disponibile in porto, di gran lunga superiore alle distanze richieste dalle più avanzate norme di sicurezza' . Come è noto, o quasi, superba ha depositato nel 2017 presso l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale istanza per la concessione di quell' area, già adibita a rinfuse. L' **Autorità** ha svolto per tre anni dettagliate indagini su tale soluzione, raccolto tutti i necessari pareri favorevoli e commissionato due studi approfonditi dal punto di vista ambientale e dell' analisi del rischio. Tutte queste (lunghe) attività di approfondimento hanno dimostrato che il sito sarebbe 'conforme ad ogni normativa e ottimale per la delocalizzazione delle attività di deposito **portuale** di prodotti chimici', come si legge nella nota stampa diffusa dall' azienda. Recentemente però, in accordo con le istituzioni locali, l' **autorità** ha anche valutato altri tre siti alternativi all' area Enel, escludendone per varie ragioni tecniche e di sicurezza due (Cornigliano e la diga) e verificando che le stesse condizioni ottimali verificate nell' area Enel sono presenti anche in una parte dell' area in concessione al Terminal Messina, su Ponte Ronco. Il Comune di Genova, per la parte di sua competenza, ha già attestato per entrambe le aree il non contrasto col proprio piano regolatore e per Ponte Ronco (che ricade marginalmente nel cono aeroportuale) ha anche verificato congiuntamente con l' **Autorità** il non aggravio del Piano di Rischio Aeroportuale. 'Nonostante ciò Superba conferma la sua istanza per la concessione dell' area Enel - continua la nota - e chiede con cortese fermezza che le attività amministrative necessarie siano ora condotte senza indugio dall' **Autorità**'. Ma non solo: in queste ore l' azienda ha presentato integrazione alla propria istanza del 2017 indicando che in alternativa e in subordine all' area Enel, ottimale e libera da concessioni da dicembre 2020, ha anche interesse, in subordine, alla delocalizzazione a Ponte Ronco, soluzione anch' essa valida da un punto di vista tecnico e di accesso a rete stradale e ferroviaria, 'purché tale area sia effettivamente disponibile'. La richiesta però finale è quella di avere 'un celere e serio processo di delocalizzazione. Ciò per rispetto verso i cittadini, i lavoratori e i clienti cui dobbiamo dare prospettive concrete e c ui non possiamo più raccontare le storie che sentiamo da trent' anni sulla delocalizzazione' .



Shipping Italy

Genova, Voltri

Carbonile Enel a Genova: Superba si aggiunge ai pretendenti Sech e Spinelli

La società di depositi costieri Superba ha fugato ogni dubbio sul suo possibile interesse all' area che Enel si appresta a liberare in porto ai piedi della lanterna. la società del gruppo Pir (Petroliera Italo Rumena) in una nota ha fatto infatti sapere di voler confermato la propria "istanza per la concessione dell' area Enel per la quale è stata ora completata una così ampia e positiva istruttoria (forse senza precedenti a Genova per la sua lunghezza e profondità di analisi) e chiede con cortese fermezza che le attività amministrative necessarie siano ora condotte senza indugio dall' **Autorità**". L' invito è diretto all' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **mar Ligure Occidentale** cui spetta la decisione su chi sarà il prossimo concessionario della banchina su cui hanno messo gli occhi anche Sech e Spinelli . Superba ha inoltre fatto sapere di aver "presentato in data odierna una integrazione alla propria istanza del 2017 indicando che in alternativa e in subordine all' area Enel, ottimale e libera da concessioni da dicembre 2020, ha anche interesse alla delocalizzazione a Ponte Ronco, soluzione anch' essa valida da un punto di vista tecnico e di accesso a rete stradale e ferroviaria, purché tale area sia effettivamente disponibile. Che sia nei pressi dell' Enel o a Ponte Ronco, Superba auspica ora un celere e serio processo di delocalizzazione. Ciò per rispetto verso i cittadini, i lavoratori e i clienti cui dobbiamo dare prospettive concrete e cui non possiamo più raccontare le storie che sentiamo da trent' anni sulla delocalizzazione". Superba è un operatore di logistica per prodotti chimici (da cui si ricavano colle, detergenti, vernici, basi per la produzione di plastica e simili) attivo a Genova Multedo dal 1960, e soggetto a un processo di delocalizzazione (e limitazione degli investimenti attuabili sul sito di Multedo) dal lontano 1989. L' azienda "ricerca attivamente soluzioni per la delocalizzazione e dal 2014 ha seguito un percorso di approfondimento con le istituzioni che ha identificato il carbonile dell' Enel e aree limitrofe, con approdo in calata Concenter come area adeguata e libera da fine 2020" si legge in una nota. "Tale posizione offre una delle massime distanze dalle abitazioni disponibile in porto, di gran lunga superiore alle distanze richieste dalle più avanzate norme di sicurezza". Superba ricorda poi di aver depositato nel 2017 presso l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Occidentale** istanza per la concessione di quell' area, già adibita a rinfuse (e per il necessario Adeguamento Tecnico Funzionale). "L' **Autorità** ha svolto per tre anni dettagliate indagini su tale soluzione, raccolto tutti i necessari pareri favorevoli e commissionato due studi approfonditi dal punto di vista ambientale e dell' analisi del rischio. Tutte queste (lunghe) attività di approfondimento hanno dimostrato che il sito è conforme ad ogni normativa e ottimale per la delocalizzazione delle attività di deposito **portuale** di prodotti chimici". Superba, in accordo anche con le istituzioni comunali e regionali, ha anche valutato altri tre siti alternativi all' area Enel, escludendone per varie ragioni tecniche e di sicurezza due (Cornigliano e la diga) e verificando che le stesse condizioni ottimali verificate nell' area Enel sono presenti anche in una parte dell' area in concessione al Terminal Messina, su Ponte Ronco. Il Comune di Genova, per la parte di sua competenza, ha già attestato per entrambe le aree il non contrasto col proprio piano regolatore e per Ponte Ronco (che ricade marginalmente nel cono aeroportuale) ha anche verificato congiuntamente con l' **Autorità** il non aggravio del Piano di Rischio Aeroportuale.



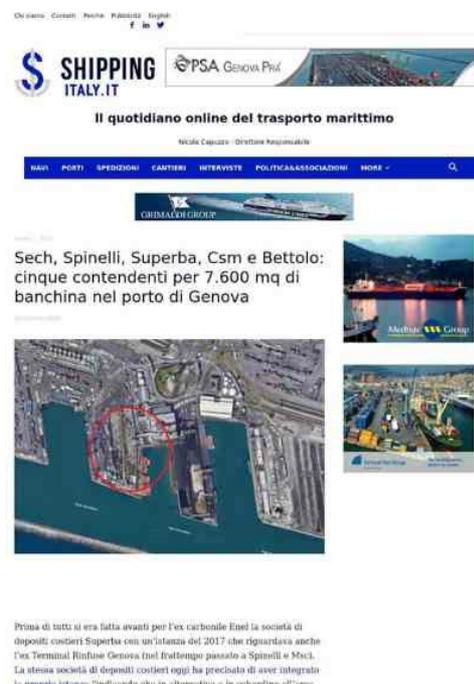
Shipping Italy

Genova, Voltri

Sech, Spinelli, Superba, Csm e Bettolo: cinque contendenti per 7.600 mq di banchina nel porto di Genova

Prima di tutti si era fatta avanti per l' ex carbonile Enel la società di depositi costieri Superba con un' istanza del 2017 che riguardava anche l' ex Terminal Rinfuse **Genova** (nel frattempo passato a Spinelli e Msc). La stessa società di depositi costieri oggi ha precisato di aver integrato la propria istanza "indicando che in alternativa e in subordine all' area Enel, ottimale e libera da concessioni da dicembre 2020, ha anche interesse alla delocalizzazione a Ponte Ronco" su una parte del terminal Messina. Oltre a Superba, però, ci sono altri quattro soggetti interessati ai 7.600 mq di banchine messe in palio dalla port authority dove sorgeva l' ex carbonile Enel. Oltre a Spinelli e a Sech, infatti, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY si sono fatte avanti anche Bettolo, la società che gestisce il nuovo terminal container controllato al 100% da Msc) e Csm - Centro Smistamento Merci, controllata del gruppo C. Steinweg che in **porto** a **Genova** gestisce anche il Genoa Metal Terminal. Quest' ultimo gruppo, attraverso l' amministratore delegato Andrea Bartalini, conferma alla nostra testata l' istanza presentata e ne motiva così le ragioni:

"Da quando abbiamo assunto il controllo di Csm siamo stati fino ad oggi impossibilitati a utilizzare larga parte del piazzale esterno a causa dei lavori riguardanti il nodo ferroviario di San Benigno. Il precedente lotto delle opere deve ancora terminare e già sappiamo che da gennaio non potremo disporre di un' altra parte del piazzale per l' avvio di un altro lotto dei lavori. L' impossibilità a usufruire di questi spazi ci costringe dunque a cercarli altrove dove possibile". Sull' istanza fatta pervenire da Bettolo fonti vicine al gruppo fondato da Gianluigi Aponte confermano che effettivamente è stata presentata e riguarda sempre il traffico container e merci varie. Dall' AdSP di **Genova** il segretario generale Marco Sanguineri conferma che "ci sono state diverse istanze" e che "verranno ora esaminate da un apposita commissione che nel giro di poche settimane procederà all' assegnazione". Sul fronte infine della nuova diga del **porto**, inoltre, ha pubblicato la gara per la verifica del progetto di fattibilità. 'Vale oltre 1,8 milioni di euro l' appalto pubblicato da Invitalia per affidare il servizio di verifica della progettazione di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga del **porto** di **Genova**' è scritto in una nota. 'Le attività di verifica oggetto della procedura di gara, gestita dalla Centrale di Committenza Invitalia per conto dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, riguardano il progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga foranea del **porto** di **Genova** - ambito bacino di Sampierdarena, che risulta attualmente in fase di redazione'. In particolare, come previsto dal Codice dei Contratti Pubblici, la verifica dovrà accertare: la completezza della progettazione; la coerenza e completezza del quadro economico in tutti i suoi aspetti; l' appaltabilità della soluzione progettuale prescelta; i presupposti per la durabilità dell' opera nel tempo; la minimizzazione dei rischi di introduzione di varianti e di contenzioso; la possibilità di ultimazione dell' opera entro i termini previsti; la sicurezza delle maestranze e degli utilizzatori; l' adeguatezza dei prezzi unitari utilizzati; la manutenibilità delle opere, ove richiesto; la conformità urbanistica. L' importo dei lavori inseriti nel progetto da verificare è stimato in 800 milioni di euro e per presentare le offerte c' è tempo fino al 12 novembre 2020. Oggi infine si sono tenute a Palazzo San Giorgio la Commissione Consultiva e il Comitato di Gestione che hanno approvato i contributi alle Compagnie Portuali di **Genova** (Culmv) e Savona (Culp) sia in relazione alle minori giornate lavorate (art.199, Legge 77) che ai percorsi di formazione e rimpiego dei lavoratori inabili. "Nello specifico, per la Compagnia portuale genovese è stato deliberato





Shipping Italy

Genova, Voltri

2020 rispetto al corrispettivo 2019; per la Compagnia portuale di Savona il contributo riferito al trimestre luglio-settembre 2020 è di 180 mila euro a fronte delle 1.999 giornate di minor lavoro riconosciute rispetto al 2019" si apprende da una nota dell' AdSP. Per quanto riguarda la formazione e il rimpiego dei lavoratori inabili (comma 15 bis art. 17, Legge 84/94), è stato deliberato un contributo complessivo per le due compagnie di circa 355 mila euro. Infine, il Comitato di Gestione ha dato mandato "di riattivare l' interlocuzione con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativamente all' adeguamento tecnico funzionale del terminal rinfuse nel porto di Genova. Ciò al fine di assicurare maggiore flessibilità nell' utilizzo del territorio che oggi è condizionato da una specifica prescrizione del Consiglio Superiore che destina esclusivamente al traffico rinfuse l' intero fronte di Ponte San Giorgio a levante".

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

immagini d' archivio

Il Molo Italia dagli Anni '30 ai progetti di ampliamento La Spezia ripensa il fronte mare

SONDRA COGGIO

La Spezia Naufragata l' ipotesi di una piscina "mobile" al Molo Italia, in quanto una struttura leggera non sarebbe sopravvissuta alle mareggiate, **autorità portuale** e Comune della Spezia non escludono una ipotesi di costruzione di una piscina stabile, che si potrebbe pensare di costruire nell' ambito di un allungamento di qualche decina di metri del pennello. Il molo originario, nato nel lontano 1938, potrebbe evolvere il suo aspetto e aggiornarsi alle esigenze della contemporaneità. Una bella cartolina d' epoca, tratta dalla raccolta di Franca Antonima Coppelli, mostra come era il Molo Italia appena costruito. Per trovare tracce storiche, si può attingere alla testata ufficiale spezzina dell' epoca fascista, disponibile nell' archivio della Biblioteca Mazzini. Si chiamava "Il popolo della Spezia", sottotitolato come "foglio d' ordine della federazione dei fasci di combattimento", costo 30 centesimi, con sede alla Casa Littoria di via Biassa 2. Usciva ogni martedì, con la copertina dedicata alle imprese del duce, ma con le pagine interne dedicata ai fatti del territorio spezzino. Il numero 32 del primo anno di vita della pubblicazione, datato ottobre 1938, anno XVI dell' era fascista e III dell' Impero, racconta di questa opera pubblica realizzata sotto la direzione ed il controllo del Genio Civile. «La nostra città, baluardo marinaro, aveva necessità di porre il suo porto in condizioni di rispondere pienamente alle necessità commerciali, oltre che a quelle belliche». Il Molo Italia «colma in modo del tutto soddisfacente la lacuna che era stata lamentata». Si parla di tempi relativamente brevi e di fervido lavoro, per l' opera che «si spinge in mare ad angolo ottuso per 420 metri» e che «nella parte iniziale è formata da un vastissimo spiazzo». Il molo «è largo in tutta la sua lunghezza 12 metri ed è stato convenientemente attrezzata». La costruzione ha richiesto «200 mila tonnellate di materiale, è costata 5 milioni e 64 mila lire, ha richiesto 89.075 giornate-operaio, per un importo totale di oltre un milione e mezzo di giornate». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il 'grazie' di Uil a Roncallo «Ottimo lavoro»

«Gratitudine e riconoscenza» a Carla Roncallo, presidente l' **Autorità Portuale** arriva da Uil Liguria. «In questi anni ha saputo stabilire ottime relazioni sindacali, facendo del porto un ambiente aperto al confronto con le parti. Abbiamo potuto apprezzare le qualità di una donna preparata che ha puntato allo sviluppo del bacino spezzino e del territorio, valorizzando il lavoro dei tanti addetti. Roncallo avrà altre soddisfazioni negli negli incarichi in cui deciderà di esprimersi».



Citta della Spezia

La Spezia

Uil saluta Roncallo: "Ha fatto del porto un ambiente aperto"

La Spezia - "Esprimiamo gratitudine e riconoscenza a Carla Roncallo, presidente l' **Autorità** del **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale che in questi anni ha saputo stabilire ottime relazioni sindacali, facendo del porto un ambiente aperto e pronto al confronto con le parti". Lo affermano Mario Ghini, segretario generale Uil Liguria e Marco Furletti (foto), segretario generale Uiltrasporti La Spezia. "Sono stati anni in cui abbiamo potuto apprezzare le qualità di una donna preparata che ha puntato allo sviluppo del bacino spezzino e del territorio, valorizzando il lavoro dei tanti addetti che lavorano all' interno del **sistema portuale**. Certamente Roncallo avrà altre soddisfazioni negli ambiti e negli incarichi in cui deciderà di esprimersi. Auspichiamo un cambio nella gestione dell' authority all' altezza della Roncallo e, possibilmente, nella continuità di gestione", concludono. Venerdì 23 ottobre 2020 alle 17:47:20 Redazione.



Buon vento Carla!

LA SPEZIA L'architetto **Carla Roncallo**, presidente dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale La Spezia e Marina di Carrara lascia l'incarico e viene promossa a una istituzione nazionale, l'Autorità di Controllo dei Trasporti (ACT). Una decisione già nota perché comunicata da tempo dallo stesso ministro Paola De Micheli: ed accettata, sembra di capire, per spirito di servizio con qualche rimpianto. Così nella conferenza stampa aperta anche sul web di mercoledì scorso, la presidente uscente dell'AdSP ha voluto fare il punto sul lavoro svolto in questi quasi quattro anni di mandato: ed ha voluto in particolare ringraziare tutto il cluster, dal segretario generale dell'Authority al direttore marittimo della Liguria, non dimenticando istituzioni, associazioni, imprenditori, armatori e dipendenti. Altrettanto commosso il saluto dell'ammiraglio Nicola Carlone, che si è detto onorato di aver lavorato con lei e le ha lanciato il tradizionale augurio dei marinai: Buon vento, **Carla!** Ci hai fatto sentire parte di una grande squadra, che ha saputo con te fare di La Spezia il primo porto d'Italia per tante scelte d'avanguardia. Anche noi dei giornali abbiamo sempre avuto un colloquio franco e aperto, favorito da un ottimo ufficio stampa. Buon vento davvero. Ci verrebbe da ribaltare il vecchio detto secondo cui dietro a un grande uomo c'è sempre una grande donna: in questo caso, dietro una grande **Carla** ci sono stati per sua ammissione a La Spezia e a Marina di Carrara tanti grandi uomini a suo supporto.*L'elenco fatto dalla presidente **Roncallo** sulle opere compiute, avviate o già in calendario, è stato lungo e dettagliato. Con una postilla significativa: malgrado la pandemia che ha falciato quest'ultimo anno le entrate, il bilancio chiude ancora in attivo, confermando le capacità del sistema. Altro spunto orgoglioso: il primo centro unico in Italia di controllo delle merci, già operativo a Santo Stefano Magra. Ancora: il primo centro di raccolta e trattamento dei rifiuti portuali realizzato nel Mediterraneo. Poi: la stazione di rifornimento del GNL per le navi (ne parliamo in queste stesse pagine), l'integrazione pianificata con Marina di Carrara, l'avvito delle stazioni passeggeri nei due porti (con prenotazioni per il 2021 che promettono almeno il ritorno graduale a un milione di passeggeri) il record di un milione e mezzo di TEUs a La Spezia, le soluzioni per la nautica da diporto che libereranno anche via Chiodo con il Canaletto, i rapporti con i terminalisti. Le abbiamo chiesto, nella conferenza stampa, se all'ACT potrà anche favorire il superamento di certi attriti con il mondo dei terminalisti e la risposta è stata corretta: quell'Autorità si occupa in particolare di strade e ferrovie, ma il suo arrivo da un sistema portuale potrà aiutare. Ce le auguriamo. Giorgio Bucchioni, già al timone del porto, ha ricordato più volte ha concluso **Carla Roncallo** che dove finisce la città e comincia il porto comincia il mondo. Una definizione che anche lei ha fatto sua. Ancora una volta, buon vento architetto.A.F.



LA SPEZIA - L'architetto **Carla Roncallo**, presidente dell'Autorità Portuale del Mar Ligure Occidentale - La Spezia e Marina di Carrara - lascia l'incarico e viene promossa a una istituzione nazionale, l'Autorità di Controllo dei Trasporti (ACT). Una decisione già nota perché comunicata da tempo dallo stesso ministro Paola De Micheli: ed accettata, sembra di capire, per spirito di servizio con qualche rimpianto. Così nella conferenza stampa aperta anche sul web di mercoledì scorso, la presidente uscente dell'AdSP ha voluto fare il punto sul lavoro svolto in questi quasi quattro anni di mandato: ed ha voluto in particolare ringraziare tutto il cluster, dal segretario generale dell'Authority al direttore marittimo della Liguria, non dimenticando istituzioni, associazioni, imprenditori, armatori e dipendenti. Altrettanto commosso il saluto dell'ammiraglio Nicola Carlone, che si è detto onorato di aver lavorato con lei e le ha lanciato il tradizionale augurio dei marinai: Buon vento, **Carla!** Ci hai fatto sentire parte di una grande squadra, che ha saputo con te fare di La Spezia il primo porto d'Italia per tante scelte d'avanguardia. Anche noi dei giornali abbiamo sempre avuto un colloquio franco e aperto, favorito da un ottimo ufficio stampa. Buon vento davvero. Ci verrebbe da ribaltare il vecchio detto secondo cui dietro a un grande uomo c'è sempre una grande donna: in questo caso, dietro una grande **Carla** ci sono stati per sua ammissione a La Spezia e a Marina di Carrara tanti grandi uomini a suo supporto.*L'elenco fatto dalla presidente **Roncallo** sulle opere compiute, avviate o già in calendario, è stato lungo e dettagliato. Con una postilla significativa: malgrado la pandemia che ha falciato quest'ultimo anno le entrate, il bilancio chiude ancora in attivo, confermando le capacità del sistema. Altro spunto orgoglioso: il primo centro unico in Italia di controllo delle merci, già operativo a Santo Stefano Magra. Ancora: il primo centro di raccolta e trattamento dei rifiuti portuali realizzato nel Mediterraneo. Poi: la stazione di rifornimento del GNL per le navi (ne parliamo in queste stesse pagine), l'integrazione pianificata con Marina di Carrara, l'avvito delle stazioni passeggeri nei due porti (con prenotazioni per il 2021 che promettono almeno il ritorno graduale a un milione di passeggeri) il record di un milione e mezzo di TEUs a La Spezia, le soluzioni per la nautica da diporto che libereranno anche via Chiodo con il Canaletto, i rapporti con i terminalisti. Le abbiamo chiesto, nella conferenza stampa, se all'ACT potrà anche favorire il superamento di certi attriti con il mondo dei terminalisti e la risposta è stata corretta: quell'Autorità si occupa in particolare di strade e ferrovie, ma il suo arrivo da un sistema portuale potrà aiutare. Ce le auguriamo. Giorgio Bucchioni, già al timone del porto, ha ricordato più volte ha concluso **Carla Roncallo** che dove finisce la città e comincia il porto comincia il mondo. Una definizione che anche lei ha fatto sua. Ancora una volta, buon vento architetto.A.F.

MORTE SUL LAVORO

«Sempre meno aziende al porto rispettano i protocolli di sicurezza»

I sindacati attaccano: «Sul decesso di Franco Pirazzoli ci sono stati ritardi sulla comunicazione»

RAVENNA L'inchiesta sulla morte di Franco Pirazzoli, il portuale che il 19 agosto ha perso la vita nel piazzale Ifa scatena pesanti accuse dei sindacati sulla sicurezza del porto ravennate. In una nota firmata da Cgil, Cisl e Uil provinciali e dai relativi sindacati di categoria si parla di un porto che è diventato «il terreno di scontro tra aziende in regola e altre che violano sistematicamente la normativa che regola il lavoro nelle banchine e le norme contrattuali che regolano gli appalti». Tali aziende, dicono i sindacati, «non applicano le precauzioni dettate dal protocollo per la prevenzione del covid 19 nel porto ravennate e vivono le normative sulla sicurezza sul lavoro come un costo da abbattere». Il risultato di questo scontro «è una guerra delle tariffe che inevitabilmente, in assenza di una decisa azione di repressione, vedrà prevalere le aziende che violano le norme ricavandone un profitto a danno di quelle virtuose che si vedranno penalizzate e saranno portate ad imitare lepri me». L'inchiesta La morte di Pirazzoli era stata inizialmente creduta un malore ma l'autopsia ha poi evidenziato ferite compatibili con un trauma. L'ipotesi della procura (il pm che ha aperto il fascicolo è Cristina D' Aniello) è che Pirazzoli sia stato in realtà travolto da un muletto. Mentre l'inchiesta va avanti, i sindacati attaccano l'azienda per presunti ritardi riguardanti la comunicazione della morte di Pirazzoli, che sarebbe andato in pensione il primo ottobre. «Della morte di Franco Pirazzoli fummo informati formalmente il primo di settembre con una comunicazione dell'Autorità portuale che era stata tardivamente informata da Ifa quello stesso giorno». Un'anomalia, dicono i sindacati, perché il protocollo prevede che l'azienda «avrebbe dovuto immediatamente informare i rappresentanti alla sicurezza dei lavoratori di sito e l'Autorità». Il 2 di settembre gli Rlss chiesero un incontro urgente con la direzione di Ifa, concesso il 10 di settembre ma il verbale dell'incontro è stato «fornito solo ieri».



La sicurezza del lavoro nello scalo al centro di una riunione in prefettura

Il prefetto Enrico Caterino nelle scorse settimane aveva manifestato preoccupazione per i riflessi della «difficile situazione economica»

Sull'inchiesta della magistratura per la morte di Franco Pirazzoli mentre lavorava al **porto**, interviene il sindaco Michele de Pascale. «Questa vicenda desta grande allarme. Siamo davanti ad un'inchiesta della magistratura e quindi occorre cautela, ma sembra evidente la gravità di quanto accaduto», commenta de Pascale. Che aggiunge: «Contemporaneamente ringrazio la Procura per il lavoro che sta portando avanti perché certi fatti ci preoccupano come cittadini. Naturalmente il mio non è giudizio, valuteremo i fatti». Al di là dell'episodio specifico, il tema della sicurezza del lavoro portuale mercoledì sarà al centro di una riunione dell'apposito tavolo costituito in Prefettura. Nelle scorse settimane il tema è stato al centro dell'attenzione sia sul piano istituzionale che nel mondo portuale. Il 23 settembre il prefetto Enrico Caterino convocò un incontro sulla sicurezza sui luoghi di lavoro, molto partecipato da sindacati, forze dell'ordine, ispettorato del lavoro, Ausl, associazioni di categoria e sindacati. Per il prefetto fu l'occasione per sottolineare come «il

fenomeno del lavoro irregolare venga costantemente seguito e come sia incessante l'attività di contrasto svolta in sinergia tra le forze dell'ordine, l'Ispettorato del lavoro e l'Ausl» al punto di discuterne anche in sede di Comitato per la sicurezza e l'ordine pubblico. Ma ora a preoccupare particolarmente è la «difficile situazione economica», che potrebbe peggiorare nei prossimi mesi, creando i presupposti per mettere in discussione la regolarità del lavoro. Tre i settori sui quali accendere i riflettori: il **porto** per gli infortuni sul lavoro e la regolarità nell'applicazione dei contratti, l'agricoltura per il rischio capolarato e il ricettivo per i lavoratori in nero. Al termine della riunione, il sindaco Michele de Pascale spiegò che «la nostra è una città da sempre attenta alle tematiche collegate alla sicurezza sul lavoro, in particolare legalità e sicurezza nel settore portuale rappresentano una emergenza a cui dare il massimo della nostra attenzione». Poche sere prima, durante un dibattito su infrastrutture e **porto**, era stato Riccardo Sabadini, presidente della Sapir, il principale terminal portuale, a lanciare l'allarme: «Noi puntiamo su qualità, sicurezza, formazione - ha detto - mentre altri competitori nel nostro stesso **porto** non investono, non fanno manutenzioni, puntano soltanto sull'abbassamento delle tariffe, sottraendoci clienti, e impoverendo tutto lo scalo marittimo». Arrivando a chiedere l'intervento delle autorità di regolazione del mercato. Io. tazz. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sindacati: «Lati oscuri sulla morte di Pirazzoli»

Secondo l'autopsia il 60enne è deceduto per un trauma da schiacciamento. Le sigle unite: «L'azienda si mosse in ritardo e ci fornì i documenti 40 giorni dopo»

Ci sono lati oscuri nel decesso di Franco Pirazzoli, il lavoratore 60enne del porto andato a compilare il modulo di recesso del rapporto di lavoro in una sede sindacale il 5 maggio e che sarebbe dovuto andare in pensione il primo ottobre ma che è morto il 19 agosto. È quanto in una nota congiunta hanno sottolineato Cgil, Cisl, Uil, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti alla luce della recente svolta nelle indagini della squadra Mobile della polizia e della Medicina del Lavoro dell' Ausl coordinate dal pm Cristina D' Aniello: i risultati dell' autopsia hanno mostrato che l' uomo morì per un possibile trauma da schiacciamento e trascinamento presumibilmente a opera del muletto guidato dallo stesso collega che con il suo racconto iniziale aveva invece orientato le indagini verso un malore. Ora invece ci sono due persone indagate per omicidio colposo: oltre appunto all' autista del muletto (avvocato Stefano Dalla Valle) anche il legale rappresentante dell' area che aveva fatto da contesto alla tragedia (avvocato Carlo Benini). La famiglia del defunto è rappresentata dall' avvocato Giovanni Scudellari. Pirazzoli - prosegue la nota dei sindacati - lavorava per la Staggi srl, società di facchinaggio posseduta da lfa srl, azienda proprietaria del terminal portuale nel cui piazzale l' uomo ha trovato la morte. I sindacati hanno innanzitutto indirizzato condoglianze e vicinanza alla famiglia ricordando con enfasi un infortunio sul lavoro «torse la vita 10 anni fa a Diop Gougnao travolto dai sacconi nello stesso terminal». Della morte del 60enne «fummo informati formalmente il primo di settembre con una comunicazione dell' Autorità Portuale che era stata tardivamente informata da lfa quello stesso giorno». Qui - proseguono i sindacati - starebbe la prima anomalia: «Secondo il protocollo sulla sicurezza del porto, l' azienda avrebbe dovuto immediatamente informare i rappresentanti alla sicurezza dei lavoratori di sito (Rlss) e l' Autorità. Il 2 di settembre gli Rlss chiesero un incontro urgente con la direzione di lfa, incontro che venne concesso solo il 10 di settembre dopo sollecitazioni». Solo «con 40 giorni di ritardo e dopo che la notizia dell' infortunio era uscita sulla stampa, è stata fornita da lfa la documentazione richiesta e la firma sul verbale dell' incontro del 10 di settembre». Per i sindacati insomma «la vicenda dell' infortunio di Franco Pirazzoli presenta lati oscuri che la magistratura dovrà chiarire». Cgil, Cisl, Uil, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti attendono ora «con fiducia l' operato degli inquirenti e si riservano ogni azione dovessero ritenere necessaria a tutela dei lavoratori e della loro sicurezza sul lavoro». In generale «oggi il porto di Ravenna è diventato il terreno di scontro tra aziende che violano sistematicamente la normativa che regola il lavoro nelle banchine e le norme contrattuali che regolano gli appalti. Ognuno porta la propria responsabilità: coloro che violano le norme, coloro che dovrebbero reprimere e quelli che volgono lo sguardo per non vedere». a.col. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



I sindacati su morte di Franco Pirazzoli al porto di Ravenna: "vicenda dai lati oscuri, che magistratura dovrà chiarire"

Cgil, Cisl, Uil, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti intervengono in merito alla vicenda dell' infortunio di Franco Pirazzoli, avvenuto il 19 agosto, al Porto di Ravenna . 'La vicenda presenta lati oscuri che la magistratura e la Medicina del lavoro dovranno chiarire ' sottolineano i sindacati, poichè sua scomparsa sembra non essere legata da un malore, come in un primo tempo ipotizzato, ma da un infortunio sul lavoro. 'Franco Pirazzoli era venuto a compilare il modulo di recesso del rapporto di lavoro in una sede sindacale il 5 maggio, sarebbe dovuto andare in pensione il primo ottobre, ma non ha potuto godere del suo meritato riposo perché è morto il 19 agosto. Franco lavorava per la Staggi s.r.l., società di facchinaggio, posseduta interamente da IFA s.r.l., azienda proprietaria del terminal **portuale** nel cui piazzale ha trovato la morte' dichiarano i sindacati, spiegando che 'della morte di Franco Pirazzoli fummo informati formalmente il primo di settembre con una comunicazione dell' **Autorità portuale** che era stata tardivamente informata da IFA quello stesso giorno'. 'Qui sta la prima anomalia - spiegano Cgil, Cisl, Uil, Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti - infatti secondo il protocollo sulla sicurezza del porto l' azienda avrebbe dovuto immediatamente informare i rappresentanti alla sicurezza dei lavoratori di sito (RLSS) e l' **Autorità**. Il 2 di settembre gli RLSS chiesero un incontro urgente con la direzione di IFA, incontro che venne concesso solo il 10 di settembre, dopo diverse sollecitazioni. Solo nel pomeriggio di ieri, con 40 giorni di ritardo e dopo che la notizia dell' infortunio era uscita sulla stampa, è stata fornita da IFA la documentazione richiesta e la firma sul verbale dell' incontro del 10 di settembre. Un comportamento che dà il senso dell' insofferenza che IFA ha sempre mostrato nei confronti del Sistema Integrato della Sicurezza del porto, sancito dal protocollo'. CGIL, CISL, UIL, FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI dichiarano di attendere con fiducia l' operato degli inquirenti e si riservano ogni azione dovessero ritenere necessaria a tutela dei lavoratori e della loro sicurezza sul lavoro. 'Oggi il porto di Ravenna è diventato il terreno di scontro tra aziende che violano sistematicamente la normativa che regola il lavoro nelle banchine e le norme contrattuali che regolano gli appalti - che non applicano le precauzioni dettate dal protocollo per la prevenzione del covid 19 nel porto ravennate e vivono le normative sulla sicurezza sul lavoro come un costo da abbattere - e aziende che si attengono invece alle normative - sottolineano i sindacati -. Il risultato di questo scontro è una guerra delle tariffe che inevitabilmente, in assenza di una decisa azione di repressione, vedrà prevalere le aziende che violano le norme ricavandone un profitto a danno di quelle virtuose che si vedranno penalizzate e saranno portate ad imitare le prime. Questa come ogni guerra ha le sue vittime. Temiamo che Franco Pirazzoli sia una di queste. Ognuno porta la propria responsabilità, coloro che violano le norme, coloro che dovrebbero vigilare, coloro che dovrebbero reprimere e quelli che volgono lo sguardo per non vedere' concludono.



"Non è morto per un malore, ma per un incidente sul lavoro al porto" I sindacati chiedono giustizia per Franco Pirazzoli

Franco Pirazzoli era andato a compilare il modulo di recesso del rapporto di lavoro in una sede sindacale il 5 maggio; sarebbe dovuto andare in pensione il primo ottobre, ma non ha potuto godere del suo meritato riposo perché è morto il 19 agosto. "Franco Pirazzoli lavorava per la Staggi s.r.l., società di facchinaggio, posseduta interamente da IFA s.r.l., azienda proprietaria del terminal portuale nel cui piazzale ha trovato la morte. Alla sua famiglia va il nostro cordoglio, le nostre condoglianze e la nostra vicinanza." scrivono Cgil, Cisl e Uil in una nota stampa diffusa dopo la divulgazione di un'inchiesta aperta dalla Procura. Sono due gli indagati per il decesso di un operaio. Secondo una perizia richiesta dalla magistratura, Pirazzoli sarebbe morto per un trauma da schiacciamento, probabilmente travolto da un muletto "Apprendiamo dalla stampa che la sua scomparsa non sarebbe stata originata da un malore, come in un primo tempo sembrava, ma da un infortunio sul lavoro. Un infortunio mortale come quello che tolse la vita 10 anni fa a Diop Gougnao travolto dai sacconi nello stesso terminal. Della morte di Franco Pirazzoli fummo informati formalmente il primo di settembre con

una comunicazione dell' **Autorità portuale** che era stata tardivamente informata da IFA quello stesso giorno. Qui sta la prima anomalia, infatti secondo il protocollo sulla sicurezza del porto l'azienda avrebbe dovuto immediatamente informare i rappresentanti alla sicurezza dei lavoratori di sito (RLSS) e l' **Autorità**. Il 2 di settembre gli RLSS chiesero un incontro urgente con la direzione di IFA, incontro che venne concesso solo il 10 di settembre, dopo diverse sollecitazioni. Solo nel pomeriggio di ieri, con 40 giorni di ritardo e dopo che la notizia dell' infortunio era uscita sulla stampa, è stata fornita da IFA la documentazione richiesta e la firma sul verbale dell' incontro del 10 di settembre. Un comportamento che dà il senso dell' insofferenza che IFA ha sempre mostrato nei confronti del Sistema Integrato della Sicurezza del porto, sancito dal protocollo. La vicenda di dell' infortunio di Franco Pirazzoli presenta lati oscuri che la magistratura e la Medicina del lavoro dovranno chiarire. CGIL, Cisl, Uil, FILT-CGIL, FIT-Cisl e UILTRASPORTI attendono con fiducia l' operato degli inquirenti e si riservano ogni azione dovessero ritenere necessaria a tutela dei lavoratori e della loro sicurezza sul lavoro. Oggi il porto di Ravenna è diventato il terreno di scontro tra aziende che violano sistematicamente la normativa che regola il lavoro nelle banchine e le norme contrattuali che regolano gli appalti - che non applicano le precauzioni dettate dal protocollo per la prevenzione del covid 19 nel porto ravennate e vivono le normative sulla sicurezza sul lavoro come un costo da abbattere - e aziende che si attengono invece alle normative. Il risultato di questo scontro è una guerra delle tariffe che inevitabilmente, in assenza di una decisa azione di repressione, vedrà prevalere le aziende che violano le norme ricavandone un profitto a danno di quelle virtuose che si vedranno penalizzate e saranno portate ad imitare le prime. Questa come ogni guerra ha le sue vittime. Temiamo che Franco Pirazzoli sia una di queste. Ognuno porta la propria responsabilità, coloro che violano le norme, coloro che dovrebbero vigilare, coloro che dovrebbero reprimere e quelli che volgono lo sguardo per non vedere".



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Al porto la nave-scuola per saldatori La Bright Spark resta fino a inizio 2021

L'imbarcazione, ormeggiata alla banchina Piombone, è della Allseas Group S.A., appaltatore offshore con sede in Svizzera e specializzato nella posa di tubazioni e conduttore sottomarine

Alla banchina Piombone del porto di Ravenna, è ormeggiata la nave Bright Spark della Allseas Group S.A., appaltatore offshore con sede in Svizzera e specializzato nella posa di tubazioni e conduttore sottomarine. Sosterà in porto fino all'inizio del prossimo anno. Si tratta di una nave-scuola impegnata a formare saldatori specializzati in operazioni di posa tubi nei campi offshore. A bordo si trovano 60 membri di equipaggio e 35 saldatori specializzati provenienti da Spagna, Olanda, Stato Uniti e Canada. La Bright Spark, lunga 130 metri e larga 19, è definita 'nave da carico generale', è dotata di stazioni di saldatura manuali ed automatiche, doppia stazione di giunzione, area di taglio e smussatura, area di prova. Tutto il processo di addestramento e qualificazione verrà eseguito all'interno della stiva della nave. Bright Spark è stata progettata per essere completamente autosufficiente, con gru e ponte elevatori proprio per tutte le attività logistiche. L'attività di formazione si ripercuote positivamente anche sulla città interessando operatori portuali, alberghi, taxi, forniture di ricambi e di viveri. La 'Bright Spark' si avvale del supporto di Fiore Casa di Spedizioni e Agenzia marittima. «La Bright Spark è già stata nel porto di Ravenna nel 2019 - spiega Manlio Fiore, manager dell'omonima agenzia che segue la nave - e i manager hanno conservato un'ottima opinione dello scalo e della città. Allseas è un gruppo internazionale e se abbiamo la Bright Spark a Ravenna lo dobbiamo certamente all'efficienza di Capitaneria di porto, **Autorità di sistema portuale** e di tutti i servizi coinvolti per la miglior riuscita del soggiorno della nave». Daniele Rossi, presidente dell'**Adsp** commenta: «La presenza della Bright Spark nel porto di Ravenna è motivo di soddisfazione perché l'armatore Allseas è uno dei principali player nel settore delle installazioni offshore. Qui 'gioca in casa', perché nella nostra città si è sviluppato un polo legato alle attività offshore di livello internazionale. Ma la presenza della Bright Spark testimonia anche la versatilità del nostro porto, la disponibilità di banchine e aree che ne garantiranno lo sviluppo futuro grazie agli investimenti per l'approfondimento dei fondali, nuove banchine e aree per la logistica». «È la seconda volta che questa nave viene a Ravenna per un lungo periodo» commenta il sindaco Michele de Pascale: «Ciò conferma che i servizi portuali di cui si avvale sono di primissimo livello e, anche, che la città è ospitale, capace di accogliere quei lavoratori che sono per lungo tempo lontani da casa. Senza contare ricadute positivi su alberghi, ristoranti, attività portuali». lo. tazz.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

LAVORI IN CORSO

Deposito Gnl, socio spagnolo

Arriva un terzo socio per il deposito di Gnl in costruzione sul **porto** di **Ravenna** e operativo esattamente tra un anno (i lavori sono al 70%). Sono gli spagnoli di Scale Gas Solutions, controllata di Enagás, società specializzata nella costruzione di impianti Gnl in piccola scala. In base all'accordo, Scale Gas Solutions rileva da Edison il 19% delle quote di Depositi Italiani Gnl, la newco costituita nel 2018 da Edison e Pir (Petroliera Italo Rumena) per la realizzazione e gestione del primo deposito costiero di gas naturale liquefatto in Italia, quello che le imprese Rcm e Parese stanno costruendo in **porto**. A seguito dell'operazione l'assetto azionario di Depositi Italiani Gnl sarà: 51% Pir, 30% Edison e 19% Scale Gas Solutions. «Diamo il benvenuto al gruppo Enagás, attraverso la sua controllata Scale Gas Solutions, nell'azionariato di Depositi Italiani --afferma Guido Ottolenghi, ceo di Pir - la sua presenza rafforzerà le competenze della società e consoliderà la sua posizione di mercato nell'ambito di una rete di operatori leader nel campo del Gnl». Ottolenghi non esclude nuovi investimenti nel settore: "Terminiamo l'impianto di **Ravenna** e monitoriamo il mercato. Poi potremmo fare altre operazioni».



un prezzo mai visto

€ 15,95 + iva

DA NOI SUPER BONUS 110%

REDILE

EFFETTO LEGNO 20x120

Edile Ravennate a Ravenna
Via Roma 170 (Al Ponte Nuovo)
Tel. 0544 82827 - 2011470334 - info@edileravennate.it

Lugonotizie

Ravenna

Rossi: il Progetto Hub Portuale di Ravenna prevede la realizzazione di un nuovo terminal di dimensioni sostenibili

In riferimento a quanto pubblicato da Ravennanotizie in data 20 ottobre 2020, con il titolo 'Anche per il presidente Rossi un nuovo grande terminal container a Ravenna non ha senso?', recante dichiarazioni del Capogruppo di Ravenna in Comune, Massimo Manzoli, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, ha rilasciato una dichiarazione per precisare alcune cose. 'Nei giorni scorsi, in occasione di un convegno sul tema delle concessioni demaniali, al quale ho partecipato nella veste di Presidente dell' Associazione dei Porti Italiani (**ASSOPORTI**), parlando della opportunità che ogni porto trovi una specializzazione che lo possa caratterizzare e rendere omogeneo con il contesto territoriale di riferimento, ho espresso le mie perplessità di fronte alle ambizioni che stanno proliferando in gran parte dei porti italiani di avere terminal containers di dimensioni gigantesche capaci di movimentare milioni di containers e che come presidente del porto di Ravenna sarei stato perplesso di fronte ad una richiesta di concessione demaniale di questa portata. - dichiara Rossi - Ovviamente questo ragionamento non è riferibile in alcun modo al Progetto 'Hub Portuale di Ravenna', che prevede la realizzazione di un nuovo terminal di dimensioni sostenibili, in una posizione logistica ottimale e con adeguati fondali, che consentirà, tra l' altro, di raddoppiare i volumi gestiti dal porto dagli attuali 220mila teus sino a 450mila teus. È un quantitativo significativo per Ravenna, ma ben lontano da ambizioni gigantesche e che di sicuro non turba gli equilibri logistici nel Mediterraneo, oltre ad essere un risultato raggiungibile in tempi ragionevolmente brevi (Covid permettendo).' 'Lo Studio di traffico a sostegno del programma di sviluppo del porto ed il piano economico finanziario del progetto Hub sono stati esaminati dal Ministero dell' Economia e delle Finanze (DIPE), dal Comitato Interministeriale Programmazione Economica (CIPE), dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (CSLP), dalla Banca Europea degli Investimenti, dalla Comunità Europea (Innovation and Networks Executive Agency), che hanno finanziato il progetto senza alcun rilievo di merito. Negli ultimi tre anni, l' Autorità di Sistema Portuale ha dedicato energia e passione alla realizzazione della prima fase del Progetto Hub, che oggi è finalmente una realtà. Ora stiamo lavorando con lo stesso impegno, ed ancora più entusiasmo, alla preparazione della seconda fase del ProgettoHub, - conclude Daniele Rossi - per il completamento dell' escavo dei fondali, la infrastrutturazione delle aree logistiche, lo sviluppo della rete ferroviaria, perché questo Progetto rappresenta la grande opportunità strategica di creare valore nel porto di Ravenna'.



Scale Gas nel deposito costiero Gnl di Ravenna

Edison ed Enagás insieme per sviluppare lo Small Scale Gnl in Mediterraneo

Redazione

MILANO Scale Gas, controllata di Enagás, entra nel deposito costiero Gnl di Ravenna, nell'ambito di un'ampia collaborazione industriale tra Edison e Scale Gas Solutions, controllata di Enagás e specializzata nello small scale Gnl. Le società hanno infatti finalizzato l'operazione con la quale la società spagnola diventa un nuovo azionista di Depositi Italiani Gnl (DIG). Le due aziende hanno concordato di collaborare per lo sviluppo dello Small Scale Gnl nel Mediterraneo, promuovendo la creazione di una solida filiera di approvvigionamento di Gnl dai terminali Gnl di Enagás nel Mediterraneo, guidati dal terminale di Barcellona, fino ai clienti Edison, e favorendo la sostenibilità attraverso l'introduzione del Gnl come combustibile alternativo. In base all'accordo, Scale Gas Solutions rileva da Edison il 19% delle quote di Depositi Italiani Gnl, la newco costituita nel 2018 da Edison e PIR (Petroliera Italo Rumena) per la realizzazione e gestione del primo deposito costiero di Gnl in Italia. A seguito dell'operazione l'assetto azionario di Depositi Italiani Gnl sarà: 51% Pir, 30% Edison e 19% Scale Gas Solutions. La partnership con Scale Gas Solutions beneficerà delle competenze e il know-how maturati dal Gruppo Enagás nella gestione operativa di infrastrutture Gnl in Spagna e conferma la fiducia nello sviluppo del mercato dello Small Scale in Italia e nel progetto di Ravenna. La costruzione del deposito di Ravenna è in piena attività e l'avanzamento dei lavori ha superato il 70%, permettendo di confermare l'entrata in esercizio commerciale nell'ottobre 2021. Il deposito di Ravenna avrà una capacità di stoccaggio di 20.000 metri cubi di Gnl e una movimentazione annua di oltre 1 milione di metri cubi di gas liquido sufficienti ad alimentare 12.000 camion e fino a 48 traghetti all'anno. Edison ed Enagas considerano lo Small Scale Gnl un progetto fondamentale verso la mobilità sostenibile, la soluzione concreta per la decarbonizzazione del trasporto pesante su gomma e di quello marittimo. Grazie all'azzeramento delle emissioni di particolato e ossidi di zolfo e alla notevole riduzione di quelle di CO2, il Gnl consentirà infatti di contribuire al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi ambientali fissati a livello internazionale per il settore dei trasporti. Questa operazione ha una valenza strategica rilevante dichiara Pierre Vergerio executive vice president Gas Midstream, Energy Management and Gas Infrastructures di Edison infatti permette di rafforzare la cooperazione di Edison con il gruppo Enagás, con cui da più di due anni collaboriamo per la costruzione di una catena integrata di trasporto del Gnl, e di arricchire la newco DIG con le competenze specifiche di Scale Gas nel settore Small Scale. Marcelino Oreja, Ceo di Enagás, ha affermato che Collaborare a progetti come questo consentirà lo sviluppo di catene logistiche solide dai nostri terminali e promuoverà, in accordo con le direttive UE, la diffusione della mobilità sostenibile grazie all'impiego di Gnl nel Mediterraneo. Infine, Guido Ottolenghi Ceo di PIR ha dato il benvenuto al gruppo Enagás, attraverso la sua controllata Scale Gas Solutions, nell'azionariato di DIG la sua presenza rafforzerà le competenze di DIG e consoliderà la sua posizione di mercato nell'ambito di una rete di operatori leader nel campo del Gnl.

The screenshot shows the website header with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI' and navigation links for 'MAREMARE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. The main headline reads 'Scale Gas nel deposito costiero Gnl di Ravenna' with a sub-headline 'Edison ed Enagás insieme per sviluppare lo Small Scale Gnl in Mediterraneo'. Below the headline is a large image of the industrial facility at the port of Ravenna. To the right of the image is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e Cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Operativa il nuovo servizio settimanale Vax' and 'Ad F2I il controllo dell'aeroporto di Olbia'. At the bottom of the article preview, there is a section for 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Webinar sulla via dell' idrogeno

LIVORNO L'idrogeno può diventare un elemento chiave per implementare gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di riduzione della dipendenza energetica dai combustibili fossili nei processi portuali e logistici. È da questa consapevolezza che prende le mosse il ciclo di webinar organizzati dall'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale** nelle date del 28 ottobre, 25 novembre e 18 febbraio. Gli eventi, che saranno aperti a tutto il pubblico interessato ed ospiteranno relatori di rilievo nazionale e locale, confluiranno poi in una pubblicazione che costituirà un primo contributo di AdSP-MTS per la definizione di una policy nazionale finalizzata all'adozione dell'idrogeno nei settori interessati. Nel primo degli appuntamenti, previsto per mercoledì 28 ottobre, si parlerà del fattore idrogeno nel contesto globale. Quali sono, dunque, le implicazioni geopolitiche e quale impatto, non solo economico, può avere l'affermazione dell'idrogeno a livello globale? Quali scenari possono emergere a livello mediterraneo e di cooperazione tra i paesi costieri? Come incide il fattore idrogeno nelle dinamiche di balance of power a livello geopolitico? È possibile elaborare una geopolitica industriale che veda paesi con specificità diverse impegnati in ruoli diversi ma concorrenti allo stesso obiettivo della creazione e dello sfruttamento di una hydrogen chain? E l'Italia? Quali sono, alla luce delle proprie specificità industriali, le potenzialità dell'Italia nel settore dell'idrogeno e quale ruolo globale può ambire a svolgere il **sistema** Italia in questa catena? Questi sono i temi che saranno affrontati in questo primo evento dedicato all'idrogeno, teso ad inquadrare il fenomeno su scala mondiale e ad evidenziare i principali fattori geopolitici e socioeconomici necessari per iniziare a delineare una strategia di approccio all'argomento. Dalle 15.00 alle 16.40 si confronteranno sul tema diversi esperti: intervengono Alessandro Viviani, senior consultant dell'European House Ambrosetti; Manfred Hafner e Michel Noussan, della Fondazione Eni Enrico Mattei (FEEM); Giovanni La Via, direttore generale Università degli Studi di Catania, ex presidente della Commissione Ambiente, Sanità Pubblica e Sicurezza Alimentare del Parlamento Europeo; Luca FRANZA, responsabile del Programma Energia, Clima e Risorse dell'Istituto Affari Internazionali (I.A.I.). Scarica il programma <https://www.portnews.it/wp-content/uploads/2020/10/AdSP-MTS-Webinar-Idrogeno-PROGRAMMA-WEBINAR-1.pdf>. Per partecipare al webinar cliccare qui: <https://tinyurl.com/IdrogenoGeopoliticheImpattiEco>.

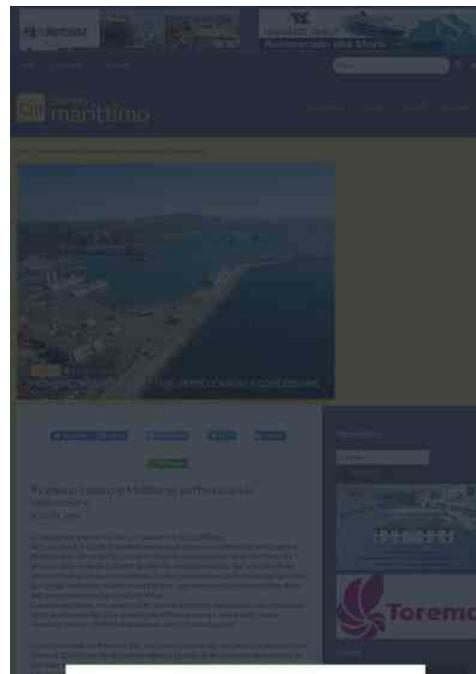


Corriere Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

Piombino Industrie Marittime, perfezionata la concessione

23 Oct, 2020 La società opererà sino al 2041 su una superficie di 120.000 mq. Entra nel vivo il progetto di smantellamento, manutenzione e refitting navale nel **porto** di Piombino con la firma dell' accordo sostitutivo di concessione demaniale marittima alla presenza del presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini e dei vertici di Piombino Industrie Marittime , la società navalmeccanica costituita dalla genovese San Giorgio del **Porto** e dalla livornese F.Ili Neri, rappresentata dal presidente Piero Neri e dell' amministratore delegato Valerio Mulas. L' accordo sostitutivo, che completa l' iter avviato con l' atto di sottomissione già siglato dalle parti nel settembre del 2016, prevede che PIM possa operare, sino al 2041, su una superficie totale di 120.370 metri quadrati, di cui 17.040 mq a mare. Contestualmente alla firma dell' atto, viene inoltre consegnata alla società, un' ulteriore area a terra di 22.615 metri quadri rispetto agli 80.715 metri quadrati già consegnati negli anni scorsi per la realizzazione di una prima parte degli impianti. Con questo passaggio PIM porterà avanti il progetto di realizzazione di una piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e riparazione , con investimenti privati per oltre 16 milioni entro il 2023 e un organico di personale a regime di 80 unità, senza contare le rcadute dell' indotto. La società, che in estate aveva ottenuto l' attivazione dell' AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale), è in attesa della realizzazione della nuova bretella che renderà il cantiere indipendente dal punto di vista degli accessi viari e ha già risolto con risorse proprie i. problemi di approvvigionamento di elettricità con la posa in opera di cavi lungo un tracciato di 2,5 km sino alle aree in cantiere, provvedendo inoltre a realizzare l' impianto di trattamento e riutilizzo delle acque e a dare avvio alla costruzione del primo dei capannoni previsti dal Piano. Con la realizzazione delle strutture, la società potrà quindi dare corpo ai numerosi progetti che la vedono impegnata, sia nelle attività di demolizione, che in quelle di refitting, grazie anche a un rapporto sinergico con il **porto** di **Genova** (tramite GIN -**Genova** Industrie Navali e San Giorgio del **Porto**) e con il **porto** di Livorno (dove opera la F.Ili Neri). «La firma di oggi rappresenta la conclusione di un percorso che si è rivelato molto impegnativo per tutte le parti coinvolte: la nostra Azienda, la Regione Toscana, l' Autorità di Sistema Portuale, il Comune di Piombino, molti Organismi tecnici» ha dichiarato il presidente Piero Neri, che ha aggiunto : «Per la realizzazione di un impianto polivalente come quello di Piombino Industrie Marittime è stato necessario affrontare per la prima volta normative nazionali ed europee di tutela ambientale. Lo abbiamo fatto con convinzione per contribuire, per quanto dipende da noi, a un futuro sostenibile ambientalmente, economicamente e socialmente». Soddisfatto Corsini: «Questo significativo atto, assieme agli altri che sono stati recentemente sottoscritti, e a quelli che verranno - alla luce dei risultati delle procedure di selezione dei concessionari dei tre lotti della Darsena Nord e del progredire del piano industriale di JSW Italia -, proietta lo scalo in un mercato strategico finora non contendibile ma coerente con la posizione geografica altrettanto strategica del **porto** e con le potenzialità infrastrutturali che lo contraddistinguono. Tutto ciò contribuirà inoltre a fornire le risposte occupazionali concrete che il territorio attende nell' ambito di una filiera dalle indiscutibili potenzialità».



Primo Magazine

Piombino, Isola d' Elba

Perfezionata la concessione a PIM

23 ottobre 2020 - Entra nel vivo il progetto di smantellamento, manutenzione e refitting navale nel porto di Piombino con la firma, avvenuta ieri, dell' accordo sostitutivo di concessione demaniale marittima alla presenza del presidente dell' **AdSP** del **Mar Tirreno** Settentrionale, Stefano Corsini e dei vertici di Piombino Industrie Marittime, la società navalmeccanica costituita dalla genovese San Giorgio del Porto e dalla livornese F.lli Neri, rappresentata dal presidente Piero Neri e dell' amministratore delegato Valerio Mulas. L' accordo sostitutivo, che completa l' iter avviato con l' atto di sottomissione già siglato dalle parti nel settembre del 2016, prevede che PIM possa operare, sino al 2041, su una superficie totale di 120.370 metri quadrati, di cui 17.040 mq a mare. Contestualmente alla firma dell' atto, viene inoltre consegnata alla società, un' ulteriore area a terra di 22.615 metri quadri rispetto agli 80.715 metri quadrati già consegnati negli anni scorsi per la realizzazione di una prima parte degli impianti. Con questo passaggio PIM porterà avanti il progetto di realizzazione di una piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e riparazione, con investimenti privati per oltre 16 milioni entro il 2023 e un organico di personale a regime di 80 unità, senza contare le rcadute dell' indotto. La società, che in estate aveva ottenuto l' attivazione dell' AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale), è in attesa della realizzazione della nuova bretella che renderà il cantiere indipendente dal punto di vista degli accessi viari e ha già risolto con risorse proprie i. problemi di approvvigionamento di elettricità con la posa in opera di cavi lungo un tracciato di 2,5 km sino alle aree in cantiere, provvedendo inoltre a realizzare l' impianto di trattamento e riutilizzo delle acque e a dare avvio alla costruzione del primo dei capannoni previsti dal Piano.

GAM EDITORI



Sea Reporter

Piombino, Isola d' Elba

Perfezionata la concessione a PIM. La società opererà sino al 2041 su una superficie di 120.000

Piombino 22 Ottobre 2020 - Entra nel vivo il progetto di smantellamento, manutenzione e refitting navale nel **porto** di Piombino con la firma, avvenuta stamani, dell' accordo sostitutivo di concessione demaniale marittima alla presenza del presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini e dei vertici di Piombino Industrie Marittime, la società costituita dalla genovese San Giorgio del **Porto** e dalla livornese F.Ili Neri, rappresentata dal presidente Piero Neri e dell' amministratore delegato Valerio Mulas. L' accordo sostitutivo, che completa l' iter avviato con l' atto di sottomissione già siglato dalle parti nel settembre del 2016, prevede che PIM possa operare, sino al 2041, su una superficie totale di 120.370 metri quadrati, di cui 17.040 mq a mare. Contestualmente alla firma dell' atto, viene inoltre consegnata alla società, un' ulteriore area a terra di 22.615 metri quadri rispetto agli 80.715 metri quadrati già consegnati negli anni scorsi per la realizzazione di una prima parte degli impianti. Con questo passaggio PIM porterà avanti il progetto di realizzazione di una piattaforma polifunzionale di demolizione, costruzione e riparazione, con investimenti privati per oltre 16 milioni entro il 2023 e un organico di personale a regime di 80 unità, senza contare le ricadute dell' indotto. La società, che in estate aveva ottenuto l' attivazione dell' AIA (Autorizzazione Integrata Ambientale), è in attesa della realizzazione della nuova bretella che renderà il cantiere indipendente dal punto di vista degli accessi viari e ha già risolto con risorse proprie i problemi di approvvigionamento di elettricità con la posa in opera di cavi lungo un tracciato di 2,5 km sino alle aree in cantiere, provvedendo inoltre a realizzare l'impianto di trattamento e riutilizzo delle acque e a dare avvio alla costruzione del primo dei capannoni previsti dal Piano. Con la realizzazione delle strutture, la società potrà quindi dare corpo ai numerosi progetti che la vedono impegnata, sia nelle attività di demolizione, che in quelle di refitting, grazie anche a un rapporto sinergico con il **porto** di **Genova** (tramite GIN -**Genova** Industrie Navali e San Giorgio del **Porto**) e con il **porto** di Livorno (dove opera la F.Ili Neri). 2 / 2 «La firma di oggi rappresenta la conclusione di un percorso che si è rivelato molto impegnativo per tutte le parti coinvolte: la nostra Azienda, la Regione Toscana, l' Autorità di Sistema Portuale, il Comune di Piombino, molti Organismi tecnici» ha dichiarato il presidente Piero Neri, che ha aggiunto: «Per la realizzazione di un impianto polivalente come quello di Piombino Industrie Marittime è stato necessario affrontare per la prima volta normative nazionali ed europee di tutela ambientale. Lo abbiamo fatto con convinzione per contribuire, per quanto dipende da noi, a un futuro sostenibile ambientalmente, economicamente e socialmente». Soddisfatto Corsini: «Questo significativo atto, assieme agli altri che sono stati recentemente sottoscritti, e a quelli che verranno - alla luce dei risultati delle procedure di selezione dei concessionari dei tre lotti della Darsena Nord e del progredire del piano industriale di JSW Italia -, proietta lo scalo in un mercato strategico finora non contendibile ma coerente con la posizione geografica altrettanto strategica del **porto** e con le potenzialità infrastrutturali che lo contraddistinguono. Tutto ciò contribuirà inoltre a fornire le risposte occupazionali concrete che il territorio attende nell' ambito di una filiera dalle indiscutibili potenzialità».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Dieci chilometri di corsa nelle vie del porto

«Dieci di Ancona» in programma domattina con partenza e arrivo a Porta Pia: in gara 410 atleti con tanta voglia di non arrendersi

di Giuseppe Poli ANCONA Dieci chilometri per le vie del porto e del centro di Ancona. Si correrà domani la «Dieci di Ancona», che prende il posto della Mezza Maratona di Ancona e che si ripromette di tornare ai 21 km degli anni precedenti, rinnovato evento podistico anconetano che si snoderà, stavolta, lungo un percorso pianeggiante. La gara nazionale che sarà valevole come campionato regionale master 10 km e che è organizzata dalla Sef Stamura Ancona in collaborazione con Comune di Ancona, Regione Marche, **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico centrale, Fidal, Marina Dorica e Coni Marche, partirà domani alle ore 9.15 da Porta Pia. Con partenze scaglionate, per le normative anti-Covid. Gli atleti partecipanti saranno 419, quasi un terzo da fuori regione, che per la partenza saranno collocati in apposite griglie distanziati un metro uno dall' altro e che potranno entrare nella griglia di accesso e correre i primi 500 metri, così come il tratto conclusivo, con la mascherina. Si correrà fino a piazza della Repubblica, quindi l' accesso all' area **portuale**, l' arco di Traiano, l' uscita da Portella Santa Maria, via della Loggia, di nuovo piazza della Repubblica, corso Garibaldi, piazza Roma, corso Stamira, ancora via XXIX settembre, via Marconi, fino all' accesso a Marina Dorica, il percorso nel porto turistico per tornare poi a Porta Pia dove è posto l' arrivo. Numerosi gli atleti di spicco: la ventenne trentina campionessa mondiale Angela Mattevi, l' anconetano campione italiano Simone Barontini, e poi un pugno di attesi favoriti che dovrebbero contendersi il successo finale assoluto, che sono il keniota di Perugia Simon Kibet Loitanyang, il comasco tesserato per il Grottini Team di Recanati Michele Belluschi, il mezzofondista di Rimini Ismail El Haissoufi, Fabio Conti della Winner Foligno, e gli atleti di casa, tesserati per la Sef Stamura, Stefano Massimi e Luigi Del Buono. Ieri mattina la presentazione in Comune, con l' assessore allo sport Andrea Guidotti, il presidente Sef Stamura Michele Pietrucci, il presidente Coni Marche Fabio Luna, il vicepresidente di Marina Dorica Silverio Dorsi, nonché Leonardo Zuccaro di Marina Dorica e per la Sef Stamura Simone Rocchetti e Luca Martelli. «Quando si fa squadra si riesce sempre ad arrivare all' obiettivo - ha dichiarato Guidotti -. Una gara fortemente sostenuta dal Comune sin dalla sua nascita, nel 2014, quando dissi che doveva diventare gara simbolo della città». «In un periodo così difficile l' organizzazione di una gara del genere diventa estremamente importante - ha aggiunto Luna - e merita l' attenzione e l' encomio di tutti. Un evento sportivo che sottolinea le capacità, la forza e il coraggio di tutti coloro che hanno contribuito alla sua riuscita». «Non solo una manifestazione sportiva - ha concluso Pietrucci -, ma un segno di resilienza di tutta la città».



Porto, la linea con Palermo va verso la riattivazione

COLLEGAMENTI E' tornata ad affacciarsi ieri sera nel porto di Civitavecchia una nave Gnv. Dopo una settimana di assenza, la Splendid, proveniente da Tunisi, ha attraccato in banchina e sbarcato passeggeri e mezzi, poi è ripartita per il nord Africa. Tornerà domani, stavolta da Palermo e potrebbe riprendere costantemente i collegamenti già da mercoledì prossimo. A questo è servita la riunione fiume tenutasi ieri a Molo Vespucci tra il segretario generale Massimo Soriani, il dirigente Lelio Matteuzzi e il management di Grandi Navi Veloci. Un vertice in cui è stata la trattativa per cercare di riportare Gnv a Civitavecchia dopo la decisione del gruppo di revocare tutti gli accosti (i collegamenti con Palermo avvenivano 6 giorni su 7, uno dei quali con rotta fino a Tunisi) in seguito all' aumento dei diritti di porto da gennaio 2021. Aumento che, come spiegato dal presidente dell' **Adsp** di Majo, non è ancora definitivo. Nei giorni scorsi la notizia della revoca della tratta, l' unica tra Sicilia e centro Italia, aveva scatenato grandi proteste, con prese di posizione sia del sindaco Tedesco che di rappresentanti di cluster **portuale** e sindacati. E ieri per oltre 4 ore l' **Adsp** ha cercato di convincere Gnv a tornare sui propri passi, probabilmente assicurando il mantenimento degli attuali diritti di porto. La notizia della ripresa del collegamento era già circolata in mattinata con un intervento del deputato del Pd Carmelo Miceli. «Sono in corso dei colloqui con l' **Adsp** del Mar Tirreno centro settentrionale - aveva anticipato il deputato dem - mentre l' **Autorità portuale** del Mare di Sicilia occidentale ha già da anni sospeso il diritto fisso passeggeri per dare continuità alla linea e rilanciare lo scalo di Termini Imerese. Di certo la prossima settimana il collegamento verrà ripristinato. Un risultato ottenuto grazie al lavoro del presidente dell' Authority siciliana Pasqualino Monti che ha creato le condizioni necessarie per riattivare un importante servizio che non era stato sospeso per ragioni connesse all' emergenza sanitaria in corso». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



AdSP Tirreno centrale: Tar respinge richiesta di alcuni operatori contro esclusione da bando mercato ittico Gaeta

(FERPRESS) Gaeta, 23 OTT Il pronunciamento dei giudici amministrativi conferma la legittimità e correttezza dell'AdSP per rendere fruibile e funzionale la struttura finanziata e realizzata in località Peschiera. E' quanto dichiara il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, a poche ore dalla pubblicazione dell'ordinanza del Tar del Lazio-sezione di Latina. L'AdSP continuerà il suo impegno sottolinea di Majo per dotare una città di mare come Gaeta di un mercato del pesce moderno e funzionale. La precedente governance nel 2014 aveva promosso l'iter per la realizzazione del mercato ittico (rispondendo ad una esigenza espressa dall'Amministrazione comunale) per la quale furono investiti ben 400 mila euro. Ma non solo. Abbiamo, in continuità con quanto fatto dalle precedenti amministrazioni dell'ente, portato avanti il progetto di riqualificazione dell'intero waterfront di Gaeta che è stato pressoché ultimato rendendo la città più bella e più appetibile sul piano turistico. Si tratta del rilancio del tratto di costa che senza l'apporto finanziario dell'AdSP non si sarebbe potuto concretizzare nel corso di questi anni. Se l'ordinanza del Tar legittima ancora una volta l'operato tecnico e amministrativo dell'AdSP, il suo Comitato di Gestione, nell'ultima seduta, ha concesso il via libera al rilascio della concessione demaniale per un periodo di quattro anni (rinnovabile alla scadenza) alla signora Gemma Ritondale per l'assegnazione di uno dei 14 stalli presenti nella struttura. La neo concessionaria è risultata l'unica operatrice in possesso dei requisiti di legge contemplati dal secondo bando pubblicato dall'Ente portuale per il nuovo mercato ittico di Gaeta. Intanto, i termini del terzo bando per l'assegnazione degli stalli del mercato ittico sono scaduti nei giorni scorsi e due nuovi operatori hanno avanzato la richiesta per avere la disponibilità di tre stalli. Un altro atto concreto conclude il Presidente dell'AdSP per la risoluzione di un'annosa problematica. Lo stesso Comune di Gaeta aveva emanato una specifica ordinanza di chiusura, a causa di pressanti anomalie igienico-sanitarie, evidenziate dal competente dipartimento della Asl di Latina, dei superati stalli di vendita sui marciapiedi del Lungomare Caboto. E' stata già nominata una nuova commissione tecnica per valutare le proposte presentate. Il nostro obiettivo è uno soltanto: il nuovo mercato del pesce di Gaeta deve aprire i battenti. Ci auguriamo che ora tra gli operatori prevalga il buon senso, visto che gli uffici probabilmente procederanno alla pubblicazione di un ulteriore avviso al quale, auspichiamo, aderiscano tutti quei soggetti che nel frattempo siano riusciti a regolarizzare le proprie posizioni.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there are logos for 'GREEN LOGISTICS' and 'ANCHE SU twitter'. Below the navigation bar, the main article is visible with the headline 'AdSP Tirreno centrale: Tar respinge richiesta di alcuni operatori contro esclusione da bando mercato ittico Gaeta'. To the right of the article, there is a 'SAVE THE DATE' box for the '2020 EUROPEAN MOBILITY EXPO' and a 'MAGAZINE QUOTIDIANO DAILYSETTELLA' advertisement. The bottom of the page features a 'SCUOLE FORMAZIONE' section and a 'Scegli il tuo magazine' box.

Il Mattino

Napoli

Msc e Costa, visite blindate dei turisti «Stop acquisti a San Gregorio Armeno»

Le compagnie di **crociere** proteggono i loro ospiti e anche le comunità delle città visitate. Non si è fatta attendere la replica di Msc **Crociere** e di Costa **Crociere** alle proteste dei commercianti di San Gregorio Armeno, sostenute anche dal Comune di Napoli, circa il divieto imposto ai crocieristi di allontanarsi dal gruppo in visita alla città. Il severo protocollo di sicurezza messo a punto da Msc **Crociere**, infatti, prevede il divieto di abbandonare la bolla sterile in cui viaggiano i crocieristi costruita con tamponi prima di lasciare la nave per tutti i passeggeri, le guide e anche gli autisti dei bus che li trasportano. «Il protocollo - precisa la compagnia di Gianluigi Aponte - che è stato espressamente approvato dalle autorità competenti locali e nazionali, prevede tra le altre cose che ad ogni località di scalo gli ospiti possano visitare in maniera protetta una serie di affascinanti destinazioni grazie anche ad un ricco programma di escursioni a terra. A Napoli il programma prevede un giro per le principali vie della città e una visita nelle località di Capri e Pompei, grazie ad autobus e aliscafi completamente sterilizzati. I passeggeri - continua Msc **Crociere** - possono effettuare soltanto escursioni protette, evitando contatti e rapporti, tra cui sono comprese anche visite alle attività e ai negozi che non rientrano tra le attività previste nel programma».

Antonino Pane © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Napoli Village

Napoli

Chiesto un tavolo di confronto con MSC e Costa Crociere sul divieto di acquisti in città

NAPOLI - La commissione Cultura, presieduta da Elena Coccia, ha incontrato oggi l' assessora alla Cultura Eleonora de Majo e l' assessora alle Attività produttive Rosaria Galiero per discutere della policy di due delle maggiori compagnie crocieristiche attive nel Porto di Napoli, che impedisce, per motivi di sicurezza connessi all' emergenza sanitaria, di effettuare acquisti di prodotti nel corso delle escursioni guidate in città. Una decisione che ha suscitato il malcontento dei tanti operatori e artigiani del centro storico di Napoli: ai crocieristi è fatto divieto di acquistare prodotti da riportare sulle navi. Una scelta dettata da motivi igienico-sanitari, per proteggere la sicurezza delle navi da crociera e che tuttavia, ha introdotto la presidente Coccia, impone di trovare soluzioni alternative e rinegoziare le policy delle compagnie interessate, perché non è possibile che il tessuto economico della città non tragga benefici dallo scalo dei crocieristi. L' assessora Eleonora de Majo ha proposto di avviare un confronto e una interlocuzione su un punto così delicato, tenendo conto sia della salute pubblica che di un tessuto economico e produttivo fortemente in difficoltà in questo momento. Da questo punto di vista, ha concluso, il lavoro delle commissioni consiliari Cultura e Attività Produttive potrà essere proficuo per alimentare il dibattito. È già stata inviata una richiesta ufficiale di chiarimenti alla società MSC, ha precisato l' assessora Rosaria Galiero, e lo stesso si farà per la compagnia Costa Crociere. L' assessora ha chiarito che la policy adottata dalle compagnie è rivolta a tutti gli scali e che sono assolutamente comprensibili le ragioni sanitarie alla base di questa scelta, ma bisogna provare a individuare protocolli più sostenibili che alimentino l' economia circolare nelle città di scalo delle navi da crociera. Per queste ragioni la presidente Coccia ha proposto un tavolo di confronto presso la Sala dei Baroni, nel quale interverranno le commissioni Cultura e Attività Produttive con i rappresentanti delle compagnie crocieristiche, con l' **Autorità Portuale** e con gli artigiani del centro storico, per individuare soluzioni che nella massima sicurezza consentano ai crocieristi di effettuare i loro acquisti durante le escursioni.



Trani

In arrivo alla darsena comunale nuovi sistemi per spostare le barche

Continua l'operazione di restyling della darsena comunale sul **porto** di Trani. Una determina dirigenziale autorizza infatti l'installazione di 20 nuove trappe per l'ormeggio delle imbarcazioni da spostare. Fornitura e lavori sono affidati alla stessa ditta che cura gli interi pontili del 1991, la Ingemar di Milano. Il singolo intervento avrà il costo di 8 mila 608 euro e fa parte della somma complessiva di 35 mila euro che l'amministrazione comunale ha impegnato a bilancio per la manutenzione e la messa in sicurezza della darsena e della struttura che sovrasta la piattaforma galleggiante. I prossimi passi saranno l'interruzione delle tubazioni d'acqua e delle linee di alimentazione sul tratto degli interventi e lo spostamento delle barche ormeggiate alle sezioni di pontili interessate dalle sostituzioni. - lu.gue. k La darsena Proseguono gli interventi di restyling avviati dal Comune nei mesi scorsi.



{ Porto di Bari } Molo San Vito extra-Schengen e i nuovi uffici AdSP MAM

Entrano in funzione i varchi della port facility

Dalla prossima settimana, dopo gli interventi di rimodulazione e riqualificazione, sarà attivo il varco AC1 della port facility Molo San Vito del porto di Bari e, contestualmente, si avvieranno i lavori per il varco AC3. Si tratta di interventi che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha progettato e realizzato per aumentare l'efficacia prestazionale dell'impianto, per adeguare le strutture alle normative in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro e, soprattutto, per adempiere alle disposizioni previste dal piano di security portuale, per la divisione tra passeggeri Schengen e passeggeri extra-comunitari. Le Forze dell'Ordine e le altre Istituzioni (Agenzia delle Dogane e Security portuale) che operano in porto disporranno, quindi, di nuove postazioni di controllo, un numero superiore di varchi carrabili e maggiore spazio di pertinenza. Inoltre, sono state realizzate corsie dedicate agli autoveicoli e ai mezzi pesanti, con una soluzione viaria che consentirà la percorribilità veicolare agevole dei mezzi, rendendo più efficaci e rapidi i controlli di rito effettuati dagli operatori direttamente dalle apposite postazioni di controllo interne ai nuovi moduli.

Peculiare, avveniristica e altamente funzionale la progettazione delle postazioni di controllo, realizzate per ospitare due unità contrapposte e posizionate su un pavimento sopraelevato galleggiante, che consentirà agli operatori una migliore visibilità, resa ottimale dall'utilizzo di lastre vetrate di grandi dimensioni, in luogo dei muri perimetrali, caratterizzate dall'assenza di profili strutturali agli angoli. Una serie di accorgimenti tecnici finalizzata a liberare il campo visivo da qualunque ostacolo per rendere più agevole e funzionale l'attività degli operatori. Per il varco AC3, invece, oltre all'aumento delle postazioni di controllo, in continuità formale con quanto previsto per il varco AC1, sarà realizzata anche una nuova copertura, di dimensioni 43m x 23m. Contestualmente, sempre dalla prossima settimana, entreranno in funzione, anche, i nuovi uffici per il personale AdSP MAM, sede di Bari, dopo gli interventi di ristrutturazione di parte del primo piano della stazione marittima Molo San Vito. In ambienti adeguati e funzionali, sono state create sino a 30 postazioni di lavoro fisse, due salette riunioni, collegate tra loro e convertibili in un unico spazio, zone di ristoro e di attesa, servizi igienici, spazi connettivi e vani tecnici. La distribuzione architettonico-funzionale interna è stata realizzata mediante pareti modulari prefabbricate montate su pavimento galleggiante; la combinazione di questi due tipi di elementi costruttivi, unitamente all'utilizzo di altre tecnologie connotate da standard ad elevata efficacia prestazionale, consentirà una gestione flessibile degli spazi, nell'ottica di eventuali future modifiche distributive interne, consentendo di adeguare tramezzature ed impianti.



Il Nautilus

Bari

Porto di Bari: entrano in funzione i nuovi varchi, carrabili e pedonali, della port facility molo San Vito extra-Schengen e i nuovi uffici AdSP MAM

Una rimodulazione funzionale e avveniristica che proietta lo scalo adriatico nel futuro.

Dalla prossima settimana, dopo gli interventi di rimodulazione e riqualificazione, sarà attivo il varco AC1 della port facility 'Molo SanVito' del porto di Bari e, contestualmente, si avvieranno i lavori per il varco AC3. Si tratta di interventi che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha progettato e realizzato per aumentare l'efficacia prestazionale dell'impianto, per adeguare le strutture alle normative in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro e, soprattutto, per adempiere alle disposizioni previste dal piano di security portuale, per la divisione tra passeggeri Schengen e passeggeri extra-comunitari. Le Forze dell'Ordine e le altre Istituzioni (Agenzia delle Dogane e Security portuale) che operano in porto disporranno, quindi, di nuove postazioni di controllo, un numero superiore di varchi carrabili e maggiore spazio di pertinenza. Inoltre, sono state realizzate corsie dedicate agli autoveicoli e ai mezzi pesanti, con una soluzione viaria che consentirà la percorribilità veicolare agevole dei mezzi, rendendo più efficaci e rapidi i controlli di rito effettuati dagli operatori direttamente dalle apposite postazioni di controllo interne ai nuovi moduli. Peculiare, avveniristica e altamente funzionale la progettazione delle postazioni di controllo, realizzate per ospitare due unità contrapposte e posizionate su un pavimento sopraelevato galleggiante, che consentirà agli operatori una migliore visibilità, resa ottimale dall'utilizzo di lastre vetrate di grandi dimensioni, in luogo dei muri perimetrali, caratterizzate dall'assenza di profili strutturali agli angoli. Una serie di accorgimenti tecnici finalizzata a liberare il campo visivo da qualunque ostacolo per rendere più agevole e funzionale l'attività di controllo degli operatori. Per il varco AC3, invece, oltre all'aumento delle postazioni di controllo, in continuità formale con quanto previsto per il varco AC1, sarà realizzata anche una nuova copertura, di dimensioni 43m x 23m. Contestualmente, sempre dalla prossima settimana, entreranno in funzione, anche, i nuovi uffici per il personale AdSP MAM, sede di Bari, dopo gli interventi di ristrutturazione di parte del primo piano della stazione marittima Molo San Vito. In ambienti adeguati e funzionali, sono state create sino a 30 postazioni di lavoro fisse, due salette riunioni, collegate tra loro e convertibili in un unico spazio, zone di ristoro e di attesa, servizi igienici, spazi connettivi e vani tecnici. La distribuzione architettonico-funzionale interna è stata realizzata mediante pareti modulari prefabbricate montate su pavimento galleggiante; la combinazione di questi due tipi di elementi costruttivi, unitamente all'utilizzo di altre tecnologie connotate da standard ad elevata efficacia prestazionale, consentirà una gestione flessibile degli spazi, nell'ottica di eventuali future modifiche distributive interne, consentendo di adeguare tramezzature ed impianti.



Informazioni Marittime

Bari

Bari, entrano in funzione nuovi varchi Port Facility e uffici AdSP

Le strutture inaugurate rispondono alle disposizioni previste dal piano di security portuale, per la divisione tra passeggeri Schengen e passeggeri extra-comunitari

Dopo gli interventi di rimodulazione e riqualificazione, sarà attivo dalla prossima settimana il varco AC1 della port facility " Molo SanVito " del porto di Bari e, contestualmente, si avvieranno i lavori per il varco AC3 . Si tratta di interventi che l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha progettato e realizzato per aumentare l' efficacia prestazionale dell' impianto, per adeguare le strutture alle normative in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro e, soprattutto, per adempiere alle disposizioni previste dal piano di security portuale, per la divisione tra passeggeri Schengen e passeggeri extra-comunitari. Le forze dell' ordine e le altre istituzioni (Agenzia delle Dogane e Security portuale) che operano in porto disporranno, quindi, di nuove postazioni di controllo, un numero superiore di varchi carrabili e maggiore spazio di pertinenza. Inoltre, sono state realizzate corsie dedicate agli autoveicoli e ai mezzi pesanti, con una soluzione viaria che consentirà la percorribilità veicolare agevole dei mezzi, rendendo più efficaci e rapidi i controlli di rito effettuati dagli operatori direttamente dalle apposite postazioni di controllo interne ai nuovi moduli. Peculiare, avveniristica e altamente funzionale la progettazione delle postazioni di controllo, realizzate per ospitare due unità contrapposte e posizionate su un pavimento sopraelevato galleggiante, che consentirà agli operatori una migliore visibilità, resa ottimale dall' utilizzo di lastre vetrate di grandi dimensioni, in luogo dei muri perimetrali, caratterizzate dall' assenza di profili strutturali agli angoli. Una serie di accorgimenti tecnici finalizzata a liberare il campo visivo da qualunque ostacolo per rendere più agevole e funzionale l' attività di controllo degli operatori. Per il varco AC3, invece, oltre all' aumento delle postazioni di controllo, in continuità formale con quanto previsto per il varco AC1, sarà realizzata anche una nuova copertura, di dimensioni 43m x 23m. Contestualmente, sempre dalla prossima settimana, entreranno in funzione, anche, i nuovi uffici per il personale AdSP MAM, sede di Bari, dopo gli interventi di ristrutturazione di parte del primo piano della stazione marittima Molo San Vito. In ambienti adeguati e funzionali, sono state create sino a 30 postazioni di lavoro fisse, due salette riunioni, collegate tra loro e convertibili in un unico spazio, zone di ristoro e di attesa, servizi igienici, spazi connettivi e vani tecnici. La distribuzione architettonico-funzionale interna è stata realizzata mediante pareti modulari prefabbricate montate su pavimento galleggiante; la combinazione di questi due tipi di elementi costruttivi, unitamente all' utilizzo di altre tecnologie connotate da standard ad elevata efficacia prestazionale, consentirà una gestione flessibile degli spazi, nell' ottica di eventuali future modifiche distributive interne, consentendo di adeguare tramezzature ed impianti.



A Bari, novità per strutture e varchi

Redazione

BARI La prossima settimana si aprirà per il porto di Bari con alcune novità legate al transito portuale con l'entrata in funzione dei nuovi varchi, carrabili e pedonali, della port facility molo San Vito extra-Schengen e i nuovi uffici **AdSp** Mam. Una rimodulazione funzionale, avviata grazie agli interventi che l'Autorità di Sistema portuale ha progettato e realizzato per aumentare l'efficacia prestazionale dell'impianto, per adeguare le strutture alle normative in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro e, soprattutto, per adempiere alle disposizioni previste dal piano di security portuale, per la divisione tra passeggeri Schengen e passeggeri extra-comunitari. Le Forze dell'Ordine e le altre istituzioni (Agenzia delle Dogane e Security portuale) che operano in porto disporranno così di nuove postazioni di controllo, un numero superiore di varchi carrabili e maggiore spazio di pertinenza. Con le nuove corsie dedicate agli autoveicoli e ai mezzi pesanti, si garantirà un transito più agevole, rendendo più efficaci e rapidi i controlli di rito effettuati dagli operatori direttamente dalle apposite postazioni di controllo interne ai nuovi moduli. La progettazione delle postazioni di controllo, realizzate per ospitare due unità contrapposte e posizionate su un pavimento sopraelevato galleggiante, consentirà agli operatori una migliore visibilità, resa ottimale dall'utilizzo di lastre vetrate di grandi dimensioni, caratterizzate dall'assenza di profili strutturali agli angoli. Accorgimenti tecnici finalizzati a liberare il campo visivo da qualunque ostacolo per rendere più agevole e funzionale l'attività di controllo degli operatori. Da lunedì troveranno nuovi spazi anche gli uffici per il personale **AdSp** Mam, dopo gli interventi di ristrutturazione di parte del primo piano della stazione marittima Molo San Vito. 30 postazioni di lavoro fisse, due salette riunioni, collegate tra loro e convertibili in un unico spazio, zone di ristoro e di attesa, servizi igienici, spazi connettivi e vani tecnici. La distribuzione architettonico-funzionale interna è stata realizzata mediante pareti modulari prefabbricate montate su pavimento galleggiante; la combinazione di questi due tipi di elementi costruttivi, unitamente all'utilizzo di altre tecnologie connotate da standard ad elevata efficacia prestazionale, consentirà una gestione flessibile degli spazi, nell'ottica di eventuali future modifiche distributive interne, consentendo di adeguare tramezzature ed impianti.



Puglia Live

Bari

Dalla prossima settimana sar attivo il varco AC1 della port facility Molo SanVito del porto di Bari

23/10/2020 **Porto** di **Bari**: entrano in funzione i nuovi varchi, carrabili e pedonali, della port facility molo San Vito extra-Schengen e i nuovi uffici AdSP MAM. Una rimodulazione funzionale e avveniristica che proietta lo scalo adriatico nel futuro. Dalla prossima settimana, dopo gli interventi di rimodulazione e riqualificazione, sarà attivo il varco AC1 della port facility Molo SanVito del **porto** di **Bari** e, contestualmente, si avvieranno i lavori per il varco AC3. Si tratta di interventi che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha progettato e realizzato per aumentare l'efficacia prestazionale dell'impianto, per adeguare le strutture alle normative in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro e, soprattutto, per adempiere alle disposizioni previste dal piano di security portuale, per la divisione tra passeggeri Schengen e passeggeri extra-comunitari. Le Forze dell'Ordine e le altre Istituzioni (Agenzia delle Dogane e Security portuale) che operano in **porto** disporranno, quindi, di nuove postazioni di controllo, un numero superiore di varchi carrabili e maggiore spazio di pertinenza. Inoltre, sono state realizzate corsie dedicate agli autoveicoli e ai mezzi pesanti, con una soluzione viaria che consentirà la percorribilità veicolare agevole dei mezzi, rendendo più efficaci e rapidi i controlli di rito effettuati dagli operatori direttamente dalle apposite postazioni di controllo interne ai nuovi moduli. Peculiare, avveniristica e altamente funzionale la progettazione delle postazioni di controllo, realizzate per ospitare due unità contrapposte e posizionate su un pavimento sopraelevato galleggiante, che consentirà agli operatori una migliore visibilità, resa ottimale dall'utilizzo di lastre vetrate di grandi dimensioni, in luogo dei muri perimetrali, caratterizzate dall'assenza di profili strutturali agli angoli. Una serie di accorgimenti tecnici finalizzata a liberare il campo visivo da qualunque ostacolo per rendere più agevole e funzionale l'attività di controllo degli operatori. Per il varco AC3, invece, oltre all'aumento delle postazioni di controllo, in continuità formale con quanto previsto per il varco AC1, sarà realizzata anche una nuova copertura, di dimensioni 43m x 23m. Contestualmente, sempre dalla prossima settimana, entreranno in funzione, anche, i nuovi uffici per il personale AdSP MAM, sede di **Bari**, dopo gli interventi di ristrutturazione di parte del primo piano della stazione marittima Molo San Vito. In ambienti adeguati e funzionali, sono state create sino a 30 postazioni di lavoro fisse, due salette riunioni, collegate tra loro e convertibili in un unico spazio, zone di ristoro e di attesa, servizi igienici, spazi connettivi e vani tecnici. La distribuzione architettonico-funzionale interna è stata realizzata mediante pareti modulari prefabbricate montate su pavimento galleggiante; la combinazione di questi due tipi di elementi costruttivi, unitamente all'utilizzo di altre tecnologie connotate da standard ad elevata efficacia prestazionale, consentirà una gestione flessibile degli spazi, nell'ottica di eventuali future modifiche distributive interne, consentendo di adeguare tramezzature ed impianti.



Shipping Italy

Bari

Nuovi varchi "avveniristici" in funzione al porto di Bari

Ancora qualche giorno e, dopo gli interventi di rimodulazione e riqualificazione, dalla prossima settimana, sarà attivo il varco AC1 della port facility Molo San Vito del porto di Bari. Contestualmente, si avvieranno i lavori per il varco AC3. Si tratta di interventi che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale ha progettato e realizzato per aumentare le prestazioni dell'impianto, adeguando le strutture alle normative in tema di sicurezza sui luoghi di lavoro e, soprattutto, per adempiere alle disposizioni previste dal piano di security portuale, per la divisione tra passeggeri Schengen e passeggeri extra-comunitari. Le Forze dell'Ordine e le altre istituzioni (Agenzia delle Dogane e Security portuale) che operano in porto disporranno, quindi, di nuove postazioni di controllo, un numero superiore di varchi carrabili e maggiore spazio di pertinenza. Sono state realizzate, inoltre, una serie di corsie dedicate agli autoveicoli e ai mezzi pesanti: una soluzione viaria che, secondo quanto spiega la port authority, consentirà una percorribilità veicolare più agevole per i mezzi, rendendo più rapidi i controlli di rito effettuati dagli operatori direttamente dalle apposite postazioni di controllo interne ai nuovi moduli. La progettazione delle postazioni di controllo è considerata avveniristica e altamente funzionale: realizzate per ospitare due unità contrapposte e posizionate su un pavimento sopraelevato galleggiante, garantendo maggiore visibilità agli operatori, è stata resa ottimale dall'utilizzo di lastre vetrate di grandi dimensioni, al posto dei muri perimetrali e dall'assenza di profili strutturali agli angoli. Per quanto riguarda il varco AC3, invece, oltre all'aumento delle postazioni di controllo, in continuità formale con quanto previsto per il varco AC1, sarà realizzata anche una nuova copertura, di dimensioni 43m x 23m. Come dicevamo, contestualmente a queste novità, dalla prossima settimana, dopo gli interventi di ristrutturazione di parte del primo piano della stazione marittima Molo San Vito, entreranno in funzione i nuovi uffici per il personale AdSP MAM della sede di Bari. Sono state create sino a 30 postazioni di lavoro fisse, due salette riunioni, collegate tra loro e convertibili in un unico spazio, zone di ristoro e di attesa, servizi igienici, spazi connettivi e vani tecnici. La distribuzione architettonico-funzionale interna è stata realizzata mediante pareti modulari prefabbricate montate su pavimento galleggiante, garantendo una gestione flessibile degli spazi, nell'ottica di eventuali future modifiche distributive interne. ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY.



Ancora qualche giorno e, dopo gli interventi di rimodulazione e riqualificazione, dalla prossima settimana, sarà attivo il varco AC1 della port facility Molo San Vito del porto di Bari. Contestualmente, si avvieranno i lavori per il varco AC3. Si tratta di interventi che l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale ha progettato e

INIZIATIVA AMBROSETTI-TOTAL

Il rilancio di Taranto e l' addio all' acciaio

Il sindaco Melucci: «Adesso servono scelte coraggiose» IL SOTT. TURCO «Col Cis un miliardo di euro per 5 direttrici di sviluppo»

Andare oltre le 3T (Tolleranza, Talenti e Tecnologia), per supportare la transizione di Taranto. È stato ricco di spunti interessanti il dibattito organizzato dallo Studio Ambrosetti sul Masterplan di Taranto che ieri mattina, collegati causa Covid in modalità telematica, ha visto protagonisti l' arcivescovo Filippo Santoro, il sindaco Rinaldo Melucci e il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Mario Turco, al cospetto di una platea di stakeholder di livello, tra i quali spiccavano i parlamentari Paolo Lattanzio e Maurizio Buccarella, il presidente di Aeroporti di Puglia Tiziano Onesti, il presidente dell' **Autorità Portuale** di Taranto Sergio Prete, l' ex segretario nazionale della Fim Cisl Marco Bentivogli. Moderati e sollecitati da Valerio De Molli (managing partner e amministratore delegato di The European House - Ambrosetti), i lavori sono stati aperti dall' arcivescovo Filippo Santoro. «Sulla rigenerazione di Taranto e del suo insieme ho sempre indicato come parte strategica la città vecchia - ha spiegato monsignor Santoro - perché ritengo strategico ripartire da questo punto identitario. Vedo con favore segni di fiducia e di ripresa, vedo concerto e partecipazione tra il Governo e gli enti locali. Serve una assunzione di responsabilità per le scelte sbagliate del passato, faremmo bene a preferire medico rude ma competente che ci da il rimedio giusto. Tra un anno a Taranto si svolgerà la settimana sociale dei cattolici italiani, un evento importante che in passato ha avuto protagonisti personaggi come La Pira, Dossetti e Moro. Ora Taranto deve riconciliarsi, superare le divisioni e con una fase di ascolto, proprio come fatto dal premier Conte il 24 dicembre scorso quando fu ospite del nostro centro notturno, coinvolgere tutti i cittadini nell' operazione di rilancio, potenziando la scuola e la lotta alla criminalità, due fattori legati tra di loro. Serve, insomma, un' azione sinfonica». Poi è stata la volta del sindaco Rinaldo Melucci. «Abbiamo ereditato un grande ritardo e scelte scellerate, sia in ambito urbanistico che socio-economico - ha precisato il primo cittadino -, ma non serve guardare indietro, bisogna accelerare sulla transizione che con fatica e consapevolezza la comunità ionica ha ormai avviato. E l' obiettivo è invertire la tendenza per evitare che altre migliaia di giovani cervelli tarantini costruiscano altrove il proprio futuro. Abbiamo chiuso il dissesto finanziario, stiamo riorganizzando la macchina amministrativa, abbiamo una programmazione molto strutturata, una grande sintonia istituzionale, importanti momenti di partecipazione dei cittadini, forti investimenti e progetti innovativi, soprattutto la voglia di voltare pagina e superare per sempre la monocultura siderurgica. Sarò come sempre chiaro, serve una ultima iniziativa coraggiosa, dobbiamo scardinare tutti insieme quel tappo che abbiamo sopra la nostra cultura, il nostro sviluppo e quindi il nostro benessere, che è l' ex Ilva. Il futuro di Taranto non è quello stabilimento, bisogna che tutti accettino questo scenario». "Ecosistema Taranto", Cis, "Taranto Futuro Prossimo" sono state le progettualità più volte citate nel dibattito. «Avevamo avviato la collaborazione con Ambrosetti prima della pandemia - ha dichiarato l' assessore allo Sviluppo Economico, Marketing Territoriale e Turismo Fabrizio Manzulli -, con due obiettivi: comprendere meglio la direzione da seguire e rafforzare il legame con il sistema di imprese che operano sul territorio. Dopo circa un anno di confronti e dibattiti scientifici, scopriamo piacevolmente che quella piattaforma immaginata è oggi lo specchio di quanto sta accadendo, misura il fermento che si registra in città».



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

«All' interno del Cis - ha detto il sottosegretario Mario Turco - abbiamo creato una prospettiva e una visione, recuperando ritardi accumulati nel tempo e utilizzando al meglio il miliardo di euro ricevuto in dotazione. Lavoriamo seguendo 5 direttrici di lavoro: università, ricerca e innovazione; sviluppo economico; infrastrutture; riqualificazione urbana e bonifiche. In pochi mesi grazie alla regia del premier Conte siamo riusciti ad avere risultati storici, come l' attivazione della facoltà di Medicina ma anche attirando capitali privati, come quelli del gruppo Ferretti o di Philip Morris». [mimmo mazza]

Si tenta l'accordo con Yilport: vertice sulle riassunzioni

Entro novembre dovrebbe essere completato il piano di reintegro degli ex lavoratori Tct: manca all'appello ancora una dozzina di operai

Alessio PIGNATELLI Si continua a lavorare a un' ipotesi di accordo. Limature, confronti più o meno aspri, dettagli ancora da affinare: prosegue la trattativa tra San Cataldo container terminal - la società controllata da Yilport che ha ottenuto la concessione per il Molo Polisettoriale - e le organizzazioni sindacali. Ieri, altro incontro nella sede dell' **Autorità di sistema portuale**. Il piano provvisorio di assunzioni che prevede il riassorbimento di una settantina di unità dal bacino dell' Agenzia di riqualificazione per gli ex Tct è in fase di ultimazione. Entro l' inizio di novembre dovrebbero completarsi le assunzioni - manca una dozzina di operai - ed è probabile che possano esserci ulteriori reclutamenti tra gli impiegati. Un paio d' ore di riunione in cui erano presenti tra gli altri i rappresentanti sindacali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, la general manager di Scct Raffaella Del Prete e il presidente dell' Authority Sergio Prete. La sensazione è che le diversità di veduta tra la multinazionale turca e i sindacati permangano ma è assolutamente necessario provare a venirsi incontro. Un passo indietro per ricapitolare. A inizio luglio, i sindacati avevano dato l' ok a un piano transitorio per garantire il funzionamento del terminal per i primi arrivi delle navi feeder porta-container. La nota ufficiale societaria confermava che la gestazione non era stata semplice attraverso un lungo dialogo, a volte acceso. Dopo quella fase iniziale con l' avvio soft del terminal, i sindacati erano in attesa di delineare il quadro finale per il porto tarantino. Solo che le prime crepe si erano concretizzate a inizio settembre quando Yilport aveva esplicitato il piano industriale triennale che le organizzazioni sindacali avevano subito bollato estremamente conservativo soprattutto per quanto riguarda la movimentazione dei container. Da allora, in quasi due mesi, la tensione è salita ed è servita la mediazione del presidente Prete per evitare lo scontro frontale. Non si può dire certamente che tutto si sia risolto ieri ma si prosegue a piccoli passi cercando di far collimare il piano industriale triennale di Scct alle previsioni fornite nell' atto concessorio in cui ci sono dei paletti ben definiti che prevedono penalità qualora non vengano rispettati numeri e obiettivi. Si vuole però evitare la rottura anche perché oggettivamente nel frattempo sono subentrate condizioni diverse. Yilport ha firmato a fine luglio 2019 la concessione per l' uso del molo polisettoriale, quasi due chilometri di banchina, che tra il 2016 e il 2017 è stata ammodernata con lavori di avanzamento attraverso una palificazione in mare. Attraverso la società San Cataldo Container Terminal, il player turco ha preso formalmente possesso di banchina e aree retrostanti a inizio 2020. Il riavvio del terminal sarebbe dovuto avvenire ad aprile ma la pandemia ha fatto slittare tutto. La stessa multinazionale turca, nel proprio piano industriale, ha ricordato gli effetti del coronavirus nel mondo: durante i primi sei mesi del 2020, i volumi di TEU (misura standard di volume nel trasporto dei container) pieni sono diminuiti del -6,8% e i traffici intercontinentali del -8,2%. I volumi dall' Estremo Oriente all' Europa sono calati del -12,3%. Si è determinato un eccesso di spazio disponibile nei porti già operativi e Yilport stima che l' impatto del Covid 19 sull' economia italiana determini una diminuzione del -9,6% del Pil per il 2020 e una lenta ripresa nel 2021 con il 4,1%. Si potrebbe dunque determinare un calo del -14% dei volumi dei container in Italia.



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

Tutto ciò ha comportato anche inevitabili ritardi sui lavori di riqualificazione al terminal e alle infrastrutture. Sul revamping delle gru, però, proprio ieri sono arrivate novità: si sta accelerando sui lavori che riguardano le gru di banchina ed entro gennaio ne dovrebbero essere ultimate due e un' altra entro marzo. In attesa di poter incrementare i traffici e, conseguentemente, di poter procedere a ulteriori assunzioni dal bacino dei quasi 500 ex Tct. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Parte un progetto per l' accoglienza dei crocieristi

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio, in collaborazione con la società di consulenza per il marketing territoriale Destination Makers, mette in campo una serie di azioni volte ad attivare sinergie locali e a preparare la destinazione all' accoglienza del turismo crocieristico, definendo, attraverso una progettazione partecipata con gli stakeholders locali, una nuova linea strategica territoriale. È fissata per mercoledì 28 ottobre la presentazione ufficiale, con l' avvio del percorso: alle ore 10.30 si terrà la conferenza stampa. Seguirà alle 11.30 una sessione plenaria.



Al via 'Destination Make! Taranto'

Nuova strategia di marketing per il turismo crocieristico

Redazione

TARANTO Il 28 Ottobre parte Destination Make! Taranto, la prima fase di un percorso partecipato e condiviso con la destinazione Taranto, che porterà alla creazione di una nuova strategia di marketing territoriale per la città e il suo porto e, in seguito, all'elaborazione di una nuova offerta per il turismo crocieristico. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, in collaborazione con la società di consulenza per il marketing territoriale Destination Makers, mette in campo una serie di azioni volte ad attivare sinergie locali e a preparare la destinazione all'accoglienza del turismo crocieristico, definendo, attraverso una progettazione partecipata con gli stakeholders locali, una nuova linea strategica territoriale. L'Ente ha già avviato una proficua collaborazione con alcune istituzioni del territorio, ai fini di creare opportune sinergie nell'implementazione delle attività necessarie a fornire la migliore accoglienza ai crocieristi e a costruire un rapporto di fiducia con gli operatori del turismo e con i visitatori. In particolare con l'Amministrazione comunale e con la Regione Puglia sono stati sottoscritti specifici accordi per strutturare un'offerta integrata per la valorizzazione della destinazione Taranto quale meta di eccellenza per un turismo legato al mare. Destination Make! Taranto è la prima fase di un percorso partecipato e pratico, avviato da Destination Makers nel mese di Ottobre con un educational tour per conoscere sul campo la destinazione ed entrare in dialogo con gli attori locali. Il percorso di co-progettazione si articolerà poi in diverse fasi successive, comprensive di lezioni frontali, laboratori pratici e momenti di co-progettazione, i cui risultati confluiranno in una nuova strategia di destination marketing per Taranto, in linea con le reali esigenze del territorio e con la sempre più esigente domanda di mercato. Mercoledì prossimo, 28 Ottobre si terrà la presentazione ufficiale, con l'avvio del percorso: alle ore 10:30 è prevista la conferenza stampa cui parteciperanno il presidente ed il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, Sergio Prete e Fulvio Lino Di Blasio, insieme ad Emma Taveri, Ceo di Destination Makers. E' possibile partecipare alla conferenza che si terrà sulla piattaforma Zoom collegandosi al seguente link <https://zoom.us/j/94125730702?pwd=dHhhdEpWk0ZXaU1aZFc2ci9JanlOUt09> Seguirà alle 11.30 una sessione plenaria, con interventi di Destination Makers e dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, per presentare il progetto agli stakeholders partendo dai più recenti trend del turismo e del destination management e marketing. La co-progettazione entrerà nel vivo nel mese di Novembre, con un workshop pratico per la raccolta di input ed esigenze da parte dei partecipanti che si pone l'obiettivo di dare una prima struttura alla strategia verso l'affermazione di Taranto come destinazione di successo e meta di turismo crocieristico. Si proseguirà nelle settimane successive con nuovi momenti di co-progettazione e condivisione delle proposte strategiche per la raccolta di feedback da parte del territorio. In base ai bisogni che emergeranno durante il percorso e che verranno analizzati ed evidenziati nella strategia di marketing, si svolgerà nei primi mesi del 2021 l'Hack for Taranto, un evento volto a generare idee e proposte per la creazione di nuove offerte turistiche in ottica di mercato e per stimolare la nascita di nuova imprenditorialità sul territorio. Un percorso articolato, dunque, quello intrapreso dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio assieme a Destination Makers, con l'obiettivo di creare sinergie con enti ed operatori locali per



valorizzare il territorio e le sue peculiarità attraverso azioni di marketing e capacity building che rilancino la destinazione puntando sull'innovazione di prodotto, storytelling e governance, prendendo come modello le migliori pratiche di destinazione internazionali.



MANFREDONIA FILMATO MENTRE ENTRA NELL' AREA COMMERCIALE E BUTTA UNA VECCHIA E GROSSA RETE DA PESCA

Scarica rifiuti nel porto, l' uomo incastrato dalle telecamere

Multa di oltre 3mila euro, e dovrà pagare spese di smaltimento

MANFREDONIA. Multa di 3mila euro per aver scaricato rifiuti speciali e ingombranti (una vecchia rete da pesca) nel porto commerciale di Manfredonia; contravvenzione di ulteriori 102 euro per essere entrato nell' area nonostante il furgone non fosse autorizzato; e inoltre ulteriori spese il privato cittadino le dovrà sostenere quando l' **autorità portuale** gli addebiterà i costi dello smaltimento del rifiuto. Lo rende noto la Guardia costiera di Manfredonia in un comunicato, rimarcando che si è risaliti all' uomo dai filmati registrati dalle telecamere della zona: prima è stato individuato il furgone e quindi chi lo conduceva. «L' indagine è stata condotta dai militari della Capitaneria di porto di Manfredonia che fanno capo alla "se zione tecnica e difesa **portuale**. Probabilmente il cittadino poi multato» scrivono gli investigatori «era convinto di averla fatta franca dopo essersi disfatto in maniera illecita di una grossa rete da pesca, abbandonandola all' interno del porto commerciale di Manfredonia; ma non aveva fatto i conti con il **sistema** di telecamere installate all' interno del porto. Dalle immagini estrapolate dal **sistema** di video sorveglianza "Guardian xten", installato dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, la Guardia costiera sipontina è riuscita a risalire, dopo aver visionato molti filmati registrati dal **sistema**, al furgone bianco usato per il trasporto dei rifiuti; e quindi al responsabile. Il conducente del mezzo una volta entrato in porto dal varco dogana, si è diretto all' interno del porto per abbandonare la grossa rete in prossimità di alcuni capannoni: la rete è assimilabile a un rifiuto speciale vista la volontà di disfarsene e considerata la natura ed il pessimo stato. L' uomo è stato così multato di 3mila euro per aver violato il testo unico ambientale». Ed è stato «anche segnalato all' **autorità** di **sistema portuale** che provvederà ad addebitargli le spese di smaltimento del rifiuto; infine da una ulteriore verifica effettuata sul **sistema** di rilascio dei pass all' interno del porto, è emerso che il furgone non era autorizzato a entrare in porto, con conseguente multa di 102 euro. Queste multe seguono quelle contestate a fine 2019 quando sempre grazie al **sistema** di telecamere, 8 cittadini furono multati dopo essere stati sorpresi a intenti a disfarsi di rifiuti di ogni genere all' in terno del porto. La Guardia costiera» conclude la nota stampa «sensibilizza i cittadini al rispetto delle normative concernenti le tematiche ambientali, assicurando i previsti controlli per sanzionare le condotte illecite».



Milano Finanza

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Porti di Sicilia/4 Viaggio fra quelli commerciali e gli approdi

Gli scali dello Stretto

La nuova autorità di sistema ha razionalizzato l'attività di entrambe le sponde, prima poco sinergiche. Messina e l'inestricabile relazione con l'infrastruttura, fra cantieri e boom di crocieristi. Intanto Milazzo attende una nuova identità

CARLO LO RE

Per motivi storici, i porti di Messina e Villa San Giovanni hanno una centralità assoluta per l'economia dell'intera Sicilia. Non solo perché Villa è l'approdo dei traghetti con il quali si muovono molti cittadini, ma soprattutto perché i due scali sono la porta di uscita dall'Isola e di ingresso nello Stivale di una rilevantissima percentuale di merci prodotte. Singolare il fatto che non solo a fronte di un dibattito pubblico ultra secolare non si sia ancora realizzato il ponte, ma anche che il comparto cargo degli aeroporti regionali non si sia mai evoluto tanto da rappresentare una valida alternativa al trasporto gommatato.

Piaccia o non piaccia, quindi, tutto quanto viene prodotto in Sicilia arriva nei mercati del resto d'Italia e d'Europa tramite il trasporto prima via mare e poi via gomma. Molto di questo traffico, specie quello diretto nelle regioni del Sud Italia, passa da Messina, il cui scalo ha condizionato l'essenza stessa della città. Messina è il porto e il porto è Messina, in un gioco di identità incrociate, inestricabili, che rendono difficilmente distinguibile dove finisce l'una e cominciano l'altro. Per decenni, prima della razionalizzazione (intendiamoci: là dove le scelte sono state razionali) introdotta con la

creazione delle Autorità di sistema portuale in Italia, di certo i rapporti fra Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria non sono stati sinergici. Tutto è di colpo mutato con l'istituzione dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, istituita con il decreto legislativo n. 169/2016 (che ha sostituito l'art. 6 della legge n. 84/1994), poi modificato nell'ottobre e nel dicembre del 2018. Per anni si è combattuta una vera e propria battaglia politica, fra chi voleva l'accorpamento di Messina con un porto siciliano (Palermo o Catania) e chi invece preferiva la soluzione poi risultata vincente. L'ente venuto fuori dalle valutazioni del Ministero dei Trasporti ha visto la fusione dei porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. La nuova realtà amministrativo-gestionale (presieduta da Mario Paolo Mega, un ingegnere di grande esperienza proveniente da Bari, già componente del Comitato tecnico di **Assoport**) ha da subito avuto il compito di unificare le differenti (anche molto) strategie di sviluppo non solo degli scali, ma anche delle infrastrutture portuali di tutta la vasta area dello Stretto. Al netto del fatto che una improvvisa decisione governativa sulla costruzione del ponte potrebbe cambiare in ogni momento il quadro complessivo, rimescolando progetti e priorità. Il porto di Messina nel '900 ha avuto sicuramente una attività assai centrata sul passaggio da una sponda all'altra di uomini e merci (in ciò coadiuvato dallo scalo di Tremestieri, distante poco più di dieci chilometri in direzione Catania), ma non è mancata anche una intensa attività cantieristica, ben amalgamatesi con quella dell'Azienda mezzi meccanici e dei magazzini del porto, inglobata ai primissimi del 1995 dall'Autorità portuale. Anche la scelta del Ministero della Difesa italiano di avere a Messina una importante base navale della Marina Militare italiana con tanto di arsenale ha contribuito alla ricchezza complessiva della città. Negli ultimi anni poi, non solo si è intensificata la valenza commerciale del porto, ma - in parallelo con il boom del turismo in tutta l'Isola - ha pure cominciato a vivere una meravigliosa stagione di crescita (chiaramente prima della pandemia in corso) il comparto crocieristico. All'interno dell'Authority attuale, ricade anche il porto di Milazzo. La cittadina sul Tirreno sta



Milano Finanza

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

cercando una sua riconfigurazione, atteso che nel medio-lungo il destino del petrolchimico è segnato da una crisi ormai evidente. Che cosa sarà del polo industriale e dei suoi lavoratori? Servirebbe un piano globale di riconversione dell'intera economia della cittadina (oltre 30mila abitanti), forse individuato nella possibilità di realizzare un ecoporto galleggiante che funga da approdo turistico e da collegamento con le Isole Eolie. L'idea della holding romana Progetto World presieduta da Franco Signoriello è già stata presentata ufficialmente in Comune tempo fa e prevederebbe la graduale, ma non lenta riconfigurazione di Milazzo quale località turistica d'alta fascia. Ex sindaco ed ex assessore al ramo avevano espresso il proprio gradimento, ma di passi concreti ancora non se ne sono visti. Di certo sarà indispensabile l'ok della Regione Siciliana, che sappiamo bene non brillare per la velocità della sua burocrazia. Alla nuova amministrazione da qualche giorno eletta, sempre che si trovi d'accordo con la visionaria idea, il compito di pressare per concretizzarla. (riproduzione riservata)

Un tesoro dal punto di vista paesaggistico e artistico, lasciato per anni al proprio destino

Ambiziosi progetti per la Zona Falcata ma ora serve la collaborazione di tutti

I piani dell' Autorità di sistema portuale possono porre le basi per un futuro luminoso

MESSINA - Si pulisce e si sgomberano gli abusivi, ma in breve l' area torna sporca e occupata da senza fissa dimora. Così la zona ridiventa off limits per i visitatori e per chi vuole scattare foto. Perché l' area è proprio bella, dal punto di vista paesaggistico e artistico, ma non integrata al contesto urbano, come se fosse altro rispetto alla città. Eppure la Zona Falcata, con la sua Real Cittadella, è a soli pochi passi dal centro storico. La sua riqualificazione e valorizzazione torna periodicamente nel dibattito politico, quasi quanto il Ponte sullo Stretto. Nel 2016 fu siglato stato il Patto per la Falce, lo scorso anno il sindaco De Luca ha proposto un disegno di legge ad hoc che sarebbe dovuto approdare in Parlamento e adesso c' è chi come la capogruppo all' Ars di FdI Elvira Amata vorrebbe, sul tema del recupero, una conferenza dei servizi. Intanto però, mentre si fa appello per sinergie varie, sembra che si ignori che c' è già un percorso avviato dall' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto con Comune, Soprintendenza e Capitaneria di porto. A sottolineare questo impegno sono anche i portavoce regionali del M5s Valentina Zafarana e Antonio De Luca. Nel Pot dell' Adsp, approvato ad agosto, tra gli interventi infrastrutturali prioritari c' è

il recupero della Falce e della sua fortificazione del Seicento. "L' impegno - si legge nel documento - dopo aver ultimato le attività di caratterizzazione, è di individuare le risorse per la bonifica delle aree inquinate e di quelle contaminate. Sarà valutata, all' esito delle caratterizzazioni e in funzione della possibilità di individuare appositi finanziamenti statali o regionali per la bonifica, la necessità di un coinvolgimento dei privati per il recupero nel rispetto del Prp". Per la Real Cittadella l' impegno dell' **Autorità di sistema**, con il sostegno di Stato e Regione, riguarda "il completo recupero dell' area e delle strutture fortificate presenti, avviando interventi per stralci che consentano una sempre maggiore fruibilità". Nei giorni scorsi l' ennesima situazione di degrado intorno alla struttura fortificata ha spinto Mario Mega, presidente dell' **Autorità**, a fare chiarezza sullo stato degli interventi, alcuni in corso, con un impegno di spesa complessivo di oltre 420 mila euro. Lunedì sono partite le demolizioni di edificazioni adiacenti ai resti della fortificazione. Si sta ultimando, inoltre, la procedura d' appalto per la realizzazione di una recinzione lungo il margine stradale della via San Raineri che, come sottolineato da Mega, "impedirà l' accesso con eccessiva facilità all' area di chi sta vanificando le operazioni di pulizia già effettuate nei mesi scorsi". "L' intervento - ha aggiunto il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto - concordato con la Soprintendenza, prevede anche la chiusura di sette varchi nelle mura storiche, attualmente utilizzati come rifugio da clochard. Tali operazioni sono necessarie a seguito del perpetrarsi di occupazioni abusive, accessi non autorizzati, scarico di materiale di risulta". Basterebbe un **sistema** di sorveglianza e un maggiore controllo del territorio per evitare i continui illeciti ma nulla del genere è stato mai previsto. Nel giro di qualche settimana, nel frattempo, sarà conclusa la gara per l' aggiudicazione dei lavori di caratterizzazione delle aree contaminate di tutta la Zona Falcata con un impegno economico dell' Adsp di circa 763 mila euro. "Tra i progetti strategici prioritari - ha sottolineato Mega - che abbiamo già proposto al Mit per l' inserimento nei piani di finanziamento nazionali ed europei, uno riguarda proprio la Zona Falcata e consentirebbe di realizzare non solo le bonifiche ma anche tutto quello che è previsto nel Prp per





Quotidiano di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

la valorizzazione ed il recupero dell' area". Le risorse finanziarie necessarie sono ingenti, come ha evidenziato Mega e allora per raggiungere l' obiettivo serve l' azione di tutta la politica, quella locale, regionale e nazionale. I vari parlamentari hanno così l' occasione di dimostrare fattivamente quanto per loro è importante dare dignità ad un' area di pregio, da dove potrebbe partire il rilancio economico della città.

Fiera del Turismo, aderisce il Servizio regionale

Il futuro dei trasporti e delle infrastrutture è legato strettamente a quello del turismo, altro settore che da anni si considera come potenziale traino del territorio messinese ma purtroppo, troppo spesso, è rimasto negli slogan e nei progetti senza trovare diretto riscontro in programmi pluriennali di sviluppo che servirebbero anche a dare una scossa all' economia. L' assessore al Turismo Enzo Caruso ha incontrato nelle scorse ore il nuovo dirigente del Servizio Turistico Regionale Santi Trovato nella sede di via dei Mille resocontando sulle linee di indirizzo che il Comune sta tracciando per il rilancio della promozione d' immagine di Messina. Caruso ha illustrato gli obiettivi che intende raggiungere e l' unità di intenti condivisa tra Comune, Camera di Commercio e **Autorità di Sistema** Portuale per il rilancio di Messina nel mercato del Turismo esperienziale «che consente la promozione del territorio attraverso peculiarità recentemente messe a **sistema** dall' assessore e comunicate anche ai vertici di Msc Crociere. Un modo per attrarre il mercato crocieristico quando finalmente riprenderà a pieno regime, ma non solo. «Tra gli argomenti trattati - dichiara Caruso - l' idea condivisa con il sindaco Cateno De Luca di una "Fiera del Turismo" rivolta ad operatori di settore, blogger ed influencer ai quali far "vivere" il territorio in maniera intensa, così da rilanciare anche attraverso i canali social le bellezze locali. Un progetto ambizioso, ma proprio per questo perseguibile, al quale Trovato ha immediatamente offerto la piena disponibilità del suo ufficio. Si estende quindi la rete di istituzioni che concorreranno ad una strategia condivisa, coordinata dall' Assessorato al Turismo, in favore di Messina e del suo mare: Comune, Città Metropolitana, Camera di Commercio, **Autorità di Sistema** Portuale, Università e Servizio Turistico Regionale». Unire le forze è già un passo importante. L' assessore Caruso: «Promozione attraverso un' offerta particolare»



Competenze passate dall' assessorato regionale alle Attività produttive a quello alle Infrastrutture

Le scelte di campo per il porto di Trapani e il bacino "senza futuro"

Potrebbero produrre occupazione nell' Isola e invece rimangono senza progetto

TRAPANI - L'unica certezza è l'incertezza. Almeno per una parte del porto. Quella che si occupa di cantieristica navale, che rimanda ad anni gloriosi ed importanti per la città di Trapani, per la sua economia. Il bacino di carenaggio è lì. Con 4.000 tonnellate che potrebbero essere futuro ed occupazione e che invece rimangono senza progetto. È in corso la procedura per un nuovo intervento di manutenzione straordinaria. Perché dopo il suo recupero non è stato affidato è di proprietà della Regione -, e come spesso accade, quando un bene pubblico non ha ancora una sua storia da scrivere finisce per essere gestito, con grande competenza, dai vandali, che si sono presi tutto quello che era possibile prendere. Da qualche tempo le competenze sul bacino trapanese vale anche per altri due del porto d Palermo, da 19.000 e 52.000 tonnellate sono passate dall'Assessorato alle Attività Produttive a quello alle Infrastrutture. Quindi da Mimmo Turano (Udc) a Marco Falcone (FI). Una decisione che affonda le sue radici in un dibattito lontano che è ora arrivato a compimento. Il bacino trapanese è galleggiante. Di conseguenza può essere trasferito da qualche altra parte. È dunque evidente che senza un interesse reale del territorio, la Regione potrebbe decidere di spostarlo da qualche altra parte. Del resto, le richieste non mancano. Nell'ambiente portuale si dice, da tempo, che ad Augusta non aspettano altro. Ma, c'è sempre un ma in politica e quando si governa, un bacino, anche quello del capoluogo, per vivere, per essere realmente operativo, ha bisogno di uno spazio vitale. Ed il bacino galleggiante ce l'avrebbe pure. Non è però un'area regionale. È invece demanio statale. Ed è l'area che è stata utilizzata dall'ex Cantiere Navale Trapanese. Fallito. E con lui il sogno industriale della città che guarda al mare. La zona ex Cnt è stata data in concessione. Dopo un bando, dopo tante vicissitudini, dopo ricorsi e controcorsi. L'ha spuntata la società Marinedi Group che si presenta così a chi vuole informazioni sulle sue attività: il gruppo gestisce direttamente, o in partecipazione con enti locali ed attori privati, strutture portuali dedicate al turismo nautico già esistenti sul territorio, ampliandone servizi e potenzialità, portando inoltre avanti numerosi progetti d'incremento del turismo nautico nostrano attraverso l'avviamento e lo sviluppo di nuove strutture. Nella pagina del suo sito dedicato al porto di Trapani conferma, da anni, la sua volontà di essere pronta a dare vita ad una base nautica. Non lavora, dunque, nel settore della cantieristica navale. Potrebbe occuparsene ma non fa parte delle sue attività primarie. Bacino galleggiante ed ex area Cnt, anch'essa gestita finora dai vandali, sono però a poca distanza. Prosaicamente si può dire ed è più di un rischio che si pestano i piedi. Quando tuttavia l'assessore Turano con le procedure ancora in corso propose di fare sintesi tra la gestione del bacino e la concessione dell'area sono stati in pochi a seguirlo e gli ex lavoratori del Cnt quelli rimasti, in attesa di una risposta, criticarono duramente la sua linea. L'Autorità Portuale di Sistema ha provato a mediare, a definire un percorso condiviso con gli operatori interessati all'area - e coinvolti nell'evoluzione delle vicende legate ai bandi - ma anche dovuto prendere atto delle scelte altrui, che finora non hanno mai indicato un reale percorso di crescita con spirito unitario. Il passaggio di consegne tra gli assessorati regionali potrebbe riaprire il confronto sul bacino e sull'area ex Cnt perché il rischio di passare da una manutenzione straordinaria all'altra è concreto. Ma porta ad uno spreco di energie e di risorse economiche che potrebbero essere indirizzate verso altre iniziative.



Quotidiano di Sicilia

Trapani

La Regione sarà chiamata a verificare se ci sono le condizioni per tenere il bacino a Trapani. Ma sarà necessario fare chiarezza anche sull'utilizzo dell'ex Cnt, verificando il progetto della Marinedi. L'altra parte del porto sembra stare meglio. Anzi, è un cantiere aperto. L'Autorità di Sistema ha avviato la ristrutturazione della Stazione Marittima, 4 milioni di euro, che sarà inaugurata nella primavera dell'anno prossimo. Via libera al consolidamento delle banchine con un investimento di 8 milioni di euro. Porta la firma dell'Autorità Portuale il disco verde al dragaggio di una parte consistente del porto, con 67 milioni di euro. Con altri 6 milioni saranno effettuate delle opere nel molo Ronciglio che contribuiranno a migliorare l'attracco a navi più grandi. Vito Manca © RIPRODUZIONE RISERVATA

Trapani, porto e aeroporto insieme per rilanciare la provincia

Salvatore Ombra e Pasqualino Monti parlano del futuro dei trasporti nel territorio. Tutte le novità.

Nicola Baldarotta

TRAPANI - La parola d'ordine sembra essere rimasta la stessa: fare sinergia. **Porto** ed aeroporto sono senza dubbio due asset fondamentali per lo sviluppo di una qualsiasi comunità. A maggior ragione se parliamo della provincia di Trapani. La rivista Forbes continua a considerare la Sicilia una delle cinque mete mondiali con più possibilità di sviluppo ma le prime due zone che svettano sono Taormina e Cefalù, seguite da **Palermo** e Agrigento. Cosa manca alla provincia di Trapani per fare il salto di qualità? Non bastano, evidente, il fascino dell'arcipelago delle Egadi, né quello delle aree archeologiche e nemmeno quello della storia millenaria di Erice e Mothia. Servono, certamente e soprattutto, i servizi e i collegamenti. E se, da un lato, l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale, da Termini Imerese a Trapani passando per **Palermo** e **Porto** Empedocle, sta ottenendo risultati a vista, dall'altro lato c'è da rimettere in sesto uno snodo fondamentale legato all'aeroporto Vincenzo Florio di Trapani-Birgi. I due presidenti I due presidenti, Pasqualino Monti per l'Autorità portuale, e Salvatore Ombra per Airgest, dovrebbero incontrarsi a breve per discutere proprio di strategie sinergiche e collaborazione che vadano nella direzione di un sistema integrato **porto**-aeroporto. Ci sono alcuni progetti in embrione sui quali si sta lavorando ed è necessaria una intensa interazione sinergica per questi due assi strategici per il territorio. Oggi un **porto** autonomo non può più esistere, deve interfacciarsi con altre entità della stessa specie. E il sistema portuale lo sta dimostrando sempre più. E' tempo, quindi, che si pensi ad un sistema strategico aeroportuale. Il Governatore Musumeci ne è sempre più convinto e, dal suo canto, lo stesso Salvatore Ombra presidente della società Airgest che gestisce l'handling e i servizi complessivi dell'aeroporto Vincenzo Florio di Birgi, appare consapevole della necessità. Ombra chiede a gran voce il sostegno della Cosa Pubblica, degli Enti Locali soprattutto considerato che Airgest è, di fatto, proprietà della Regione Siciliana. Si intravedono spiragli di luce per il rilancio della struttura aeroportuale ma senza la sinergia e la condivisione delle strategie da parte dei Comuni della provincia di Trapani non si può programmare in maniera costante. Come sta Birgi 'Sarebbe auspicabile che la Sicilia si dotasse di un unico sistema aeroportuale - ribadisce Ombra - o, quanto meno, che si arrivi alla costruzione di un sistema doppio che preveda quello della Sicilia orientale con Catania e Comiso e l'altro della Sicilia occidentale con **Palermo** e Trapani. Che questa sia la direzione necessaria da intraprendere ce lo dimostrano i numeri delle altre realtà nazionali ed internazionali'. Su Birgi, intanto, continuano ad arrivare piccole compagnie aeree di bandiera. Nei giorni scorsi c'è stata la firma con la Lumiwings che, in Italia, opera su Forlì e collega aeroporti in Grecia (nazione di riferimento della compagnia) e altri Paesi dell'est europeo. Lumiwings opererà dalla prossima estate 2021 ma si sta ragionando su qualche volo anche per la fine della stagione invernale e la primavera. Si tratta di una piccola compagnia privata, nulla che abbia a che vedere con il colosso Ryanair che, a Birgi, continua ad essere il principale vettore di riferimento, ma la strategia vincente sembra essere proprio quella di avere, di stanza al Florio, tante piccole compagnie che possano diversificare l'offerta. Avere le compagnie più grosse è difficile, specialmente adesso, visti i contagi in tutta Europa. Gli aerei stanno viaggiando con riduzioni del traffico del 60% e si va avanti con cancellazioni



del traffico una dietro l' altra. Oggi sono 5 compagnie che operano sullo scalo e fra queste ci sono la TayaranJet e la Albastar che forniscono anche i voli della cosiddetta 'continuità territoriale' messi a bando nei mesi scorsi. Proprio in questi giorni le due compagnie hanno ufficializzato il panel dei voli offerti a costi competitivi ed entrambe sembrano intenzionate ad aumentare i collegamenti da e per Trapani.



LiveSicilia

Trapani

Il risultato da raggiungere è ambizioso ma, secondo Ombra, fattibile: 1 milione di passeggeri nel 2011 e 1,5 milioni nel 2022. 'L' obiettivo era tarato per il 2020 -comunica il presidente di Airgest - ma causa Covid tutto è andato storto. Possiamo definirci soddisfatti se, come sembra, quest' anno 2020 lo chiuderemo con circa 300-350mila passeggeri'. Un nuovo progetto per Birgi E si lavora, nel frattempo, per un altro importante traguardo che sembra essere sul punto di essere tagliato: una cospicua area aeroportuale dovrebbe essere concessa ad una azienda internazionale che si occupa del montaggio e smontaggio degli aerei arrivati a fine vita . Le trattative sono in fase di definizione e ci sono imprenditori che stanno lavorando su questo progetto ambizioso che dovrebbe essere definito entro il mese di novembre. Burocrazia permettendo, considerato il fatto che l' area sulla quale dovrà sorgere la fabbrica è demaniale e per le autorizzazioni complessive serve anche l' accordo fra l' aeroporto militare (una parte delle piste del Florio è dell' Aeronautica Militare) e la parte civile. Dopo di che, si presume appunto in tempi tutto sommati brevi, l' azienda costruirà la fabbrica vera e propria. Di queste basi che fanno disassemblaggio di aeroplani ce ne sono solo sei in tutta Europa e una di queste sarà a Trapani-Birgi con giovamento per l' indotto e per le attività economiche che si genereranno attorno a tutto ciò. Airgest usufruirà di royalty sugli incassi per il servizio. Salvatore Ombra 'L' aeroporto di Birgi - continua Ombra - sta puntando certamente all' incremento del traffico passeggeri, ma si guarda con fiducia anche al traffico merci (cargo) e ai voli privati, soprattutto voli VIP. E' un momento difficile ma non siamo scoraggiati. I Dpcm ci fanno tremare i polsi poiché nonostante l' aeroplano sia uno dei pochi mezzi sicuri assieme agli aeroporti, la gente ha paura di prendere l' aereo. Considerate che, ancora, la Summer 2021 non è stata definita quando in questo periodo invece lo è sempre stata. Fare lobby è la parola d' ordine'. Trapani, **porto** e aeroporto insieme Il territorio però non lo capisce e il presidente-predicatore ci prova in tutte le maniere. Ecco, quindi, perché sta insistendo per incontrare il presidente Pasqualino Monti dell' Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale . Il quale, per inciso, ha dato dimostrazione di sapere gestire una macchina organizzativa complessa e mastodontica che sta producendo risultati uno dietro l' altro in ognuno dei porti che gestisce. Compreso quello di Trapani che, nel giro di due anni, si sta letteralmente trasformando a vista e va, via via, integrandosi nel 'sistema' appunto diventando un **porto** all' avanguardia. E' stata necessaria una vera e propria battaglia per inserire Trapani dentro l' Autorità di sistema portuale e sollevare lo snodo trapanese da **porto** regionale a **porto** di rilevanza nazionale e inserendolo nella rete transeuropea facendolo diventare, quindi, **porto** comprehensive. E sebbene non sia **porto** di core network ha una sua intrinseca rilevanza nazionale ed internazionale. Pasqualino Monti 'E' un **porto** gestito in termini di regolazione dalla Capitaneria - spiega Monti - ma per troppo tempo è stato abbandonato a se stesso. Lo abbiamo trovato con infrastrutture vecchie e non poteva affrontare alcuna sfida con il mercato che è sempre più competitivo e sempre più aggressivo. La nascita dell' Autorità portuale di sistema ha consentito di procedere subito non solo con la riqualificazione della ricettività (dai terminal a terra alle stazioni marittime) ma anche per migliorare i fondali. Lo stiamo portando dai 6 metri di pescaggio agli undici metri circa, facendo sì che possa trasformarsi in **porto** appetibile anche per le navi crociera'. Come sta cambiando il **porto** di Trapani 'Realizzato il terminal Fast ferries per i collegamenti con le isole - continua Pasqualino Monti - ci siamo preoccupati di comprendere, nell' ambito del sistema dell' autorità portuale della Sicilia occidentale, come incrementare il traffico e abbiamo chiuso un accordo con MSC e Costa inserendo Trapani come secondo **porto** dopo **Palermo**. Abbiamo dato contezza del fatto che esiste una Autorità che pianifica e progetta e che sta riuscendo a colmare quel gap quasi cinquantennale in un periodo molto breve con la realizzazione dei progetti e con le infrastrutture'. Ambizioni e concretezza, dunque. Ma come sta cambiando il **porto** di Trapani? I lavori vanno dalla nuova ringhiera di viale Regina Elena al dragaggio dei fondali passando per la ristrutturazione della Stazione marittima che sarà completata entro maggio prossimo, il consolidamento delle banchine del molo Sanità e la rimozione della scogliera del fanale verde con l' obiettivo di migliorare l' operatività delle grandi navi per permetterne l'

attracco in porto. Sono previsti interventi anche lungo la via Ammiraglio Staiti (quella che costeggia il porto), dove sarà realizzata una pista ciclabile. Nel lungo periodo, nell'ambito di una programmazione che sta per essere definita, si punta all'allungamento del molo



LiveSicilia

Trapani

Garibaldi e della realizzazione di un terminal per navi da crociera nel molo a 'T' davanti la Capitaneria di **porto**. Intanto, però, ci sono gli appalti che nei prossimi mesi andranno in gara, come il consolidamento delle banchine e la rimozione della scogliera del fanale verde, rispettivamente con un investimento previsto di 8 e 6 milioni di euro. C'è poi il dragaggio del **porto**, per un importo complessivo di 67 milioni di euro già finanziati con fondi europei, che permetteranno di portare i fondali ad 11 e 10 metri consentendo così l'ingresso delle navi con maggiore pescaggio. Ma non solo: la riqualificazione dello scalo trapanese interesserà anche la zona del **porto** peschereccio e già sono stati avviati i primi contatti con gli ordini professionali. E, sullo sfondo, l'idea-necessità di fare sinergia vera e concreta con l'aeroporto. Ma questa è una storia che deve ancora essere scritta.

AMBIENTE

Gas per il trasporto in mare, via al risiko degli investimenti

Via libera Mise alla struttura Snam di Livorno; accelera il progetto Oristano A Ravenna la spagnola Enagas entra in partnership con Edison

Il rigassificatore offshore Olt Lng Toscana, ormeggiato a 22 chilometri al largo della costa tra Livorno e Pisa e in funzione dal dicembre 2013, ha ottenuto l' autorizzazione ministeriale a caricare il gas naturale liquefatto (Gnl) sulle navi metaniere di piccola taglia (le cosiddette bettoline o bunkerine). Un passaggio strategico per spingere in Italia l' utilizzo del Gnl, il combustibile considerato fondamentale nella transizione energetica verso le emissioni zero, sia per il trasporto marittimo che per quello terrestre. Le bunkerine potranno infatti rifornire sia le, sempre più numerose, navi (da crociera e traghetti) alimentate a Gnl, sia i futuri depositi di stoccaggio del gas naturale, in costruzione sulle coste italiane. «Si tratta del primo rigassificatore in grado di erogare servizi di tipo small scale in Italia», annuncia la società Olt che da pochi mesi fa capo a Snam (49%), a fianco di First sentier investors. Il decreto emanato dai ministeri dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture, d' intesa con la Regione Toscana, dà il via ai lavori per adeguare il terminale di rigassificazione (che ha una capacità annua di 3,75 miliardi di metri cubi), i lavori partiranno entro fine anno. L' investimento è di 6 milioni di euro. «Secondo la pianificazione che abbiamo previsto tra 12 mesi potremo caricare piccole metaniere», afferma l' ad di Olt, Giovanni Giorgi. L' arrivo delle bunkerine nel mar Tirreno, secondo Olt, «consentirà al Paese di essere competitivo» e di dare impulso alla costruzione di una filiera del Gnl che oggi manca di alcuni anelli: sono tante le stazioni di rifornimento (a giugno 2020 erano 81 quelle per i mezzi pesanti, record europeo) ma mancano ancora i depositi di stoccaggio per approvvigionare la rete, alimentata al momento dall' estero (Spagna e Francia). Intanto si avvicina il momento dell' inaugurazione del primo deposito costiero italiano: lo small scale Higas di Oristano che si candida a distribuire Gnl alla Sardegna (che non ha una rete di metano) ma anche alle navi italiane con propulsione a Gnl (tra le quali ci sono due cruise ship di Costa Crociere) che attualmente ricevono bunker da bettoline provenienti dall' estero. Il deposito di Oristano «sarà operativo prima di Natale 2020». A spiegarlo è Mauro Evangelisti, al vertice di Gas & heat, la società che ha ideato lo stabilimento e che fornisce la tecnologia small scale dell' impianto. La compagine di Higas è oggi formata da Avenir, società di diritto britannico (ma con soci norvegesi) che ne ha il controllo, dalla livornese Gas & Heat e dalla cooperativa di Reggio Emilia Cpl Concordia. «L' emergenza Covid - prosegue Evangelisti - ci ha rallentati: dovevamo essere operativi entro agosto 2020 ma prima delle festività natalizie saremo in attività e faremo arrivare la prima bettolina da cui scaricheremo il gas per fornirlo ai camion che lo distribuiranno in Sardegna. Ma siamo pronti a rifornire anche le navi se ce lo chiederanno». Evangelisti non esclude, poi, che Higas possa caricare le sue bunkerine presso Olt, quando questo sarà pronto. Intanto Avenir ha messo in costruzione, nel cantiere cinese di Keppel, ben 6 bettoline. «Una è già stata consegnata - dice Evangelisti - e noleggiata a Petronas in Malesia. Un' altra sarà pronta a fine anno e dovrebbe essere destinata a Oristano». Sempre sul fronte small scale, ieri la spagnola Enagas, attraverso la controllata Scale gas solution, ha rilevato il 19% delle quote di Depositi italiani Gnl (Dig), la newco costituita nel 2018 da Edison e Pir (Petroliera italo rumena) che sta

Raoul de Forcade, Silvia Pieraccini



realizzando un deposito di Gnl a Ravenna. A seguito dell' operazione l' assetto di Dig sarà: 51% Pir, 30% Edison e 19% Scale gas solutions. Il deposito, spiega Edison in una nota,



Il Sole 24 Ore

Focus

dovrebbe entrare in esercizio tra un anno e avrà capacità di stoccaggio di 20mila metri cubi di Gnl e potrà alimentare 12mila camion e fino a 48 navi l' anno. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informazioni Marittime

Focus

Tariffe piloti, Unione Piloti annuncia ricorso al Tar

Secondo il presidente Bellomo, il meccanismo introdotto ad agosto equipara il servizio a un ente privato e crea distorsioni

Impugnare con un ricorso al TAR del Lazio il provvedimento del 10 agosto del ministero dei Trasporti che stabilisce nuovi meccanismi tariffari per il servizio di pilotaggio. È quanto annunciato alla 13'esima assemblea ordinaria dell'Unione Piloti, tenutasi in videoconferenza, dov'è stato approvato il bilancio consuntivo 2019, oltre alla nomina di Ubaldo Sgherri a nuovo rappresentante dei pensionati. Ad aprire i lavori della riunione è stato il presidente Vincenzo Bellomo, secondo il quale il problema è che gli studi sulle tariffe di pilotaggio elaborati dall'advisor The Brattle Group e dal C.I.E.L.I. e utilizzati per ridefinire le tariffe «avvicinano il servizio di pilotaggio ad un servizio eseguito da un ente privato». Per esempio, secondo Bellomo, ci sono incongruenze tra le retribuzioni dei piloti ed altri servizi portuali che paradossalmente adottano la stessa formula matematica per l'adeguamento tariffario. E se l'accordo «trovato tra le parti con l'esclusione dell'Unione Piloti sia stato possibile solo in cambio del privilegio di gestire in esclusiva il contributo federale del 2 per cento?», si chiede Bellomo. Secondo Bellomo la riformulazione del ministero dei Trasporti «nella migliore delle ipotesi produrrà un mantenimento delle attuali basse ripartizioni, mentre la gravità delle modifiche concordate con l'utenza produrrà sicuramente il taglio degli stipendi dei piloti». In questo modo sono «in discussione il servizio di pilotaggio. Assistiamo quotidianamente alla chiara intenzione di svendere la categoria al miglior offerente con prezzi di realizzo. L'utenza - ha proseguito - tenta ancora di nascondere il proprio obiettivo, mettere mano alla ricchezza del pilota in modo indiscriminato». La distinzione dell'attività di pilotaggio da altri servizi portuali «non può essere affatto considerata una banalità - spiega Bellomo - in quanto le amministrazioni competenti hanno l'obbligo di individuare con rigore una formula che coniughi le esigenze del servizio di pilotaggio, non esposto a concorrenza, e quanto esplicitamente richiesto dalla Regolamento 352/2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti».



Nuovi meccanismi tariffari: la 13ma Assemblea dell' Unione Piloti favorevole al ricorso al TAR

23 ottobre 2020 - Impugnare tramite un ricorso al TAR del Lazio, il provvedimento del 10.08.2020 del MIT in merito ai criteri e meccanismi tariffari per il servizio di pilotaggio. E' quanto deciso dalla 13'esima Assemblea ordinaria dell' Unione Piloti tenutasi in videoconferenza, in ossequio alle norme per contrastare la diffusione della pandemia Covid 19, lo scorso 20 ottobre. L' assemblea, oltre ad aver approvato il bilancio consuntivo 2019 ha provveduto ad eleggere Ubaldo Sgherri nuovo rappresentante dei Pensionati. Ad aprire i lavori della riunione è stato il presidente Bellomo che con la sua relazione ha subito sottolineato al momento delicato che sta vivendo la categoria poichè "è in discussione il servizio di pilotaggio". Nonostante i tentativi di instaurare un leale confronto sostenendo tesi equilibrate - ha affermato "assistiamo quotidianamente alla chiara intenzione di svendere la categoria al miglior offerente con prezzi di realizzo". "L' utenza ha proseguito - tenta ancora di nascondere il proprio obbiettivo ossia quello di mettere mano alla ricchezza del pilota in modo indiscriminato". Secondo Bellomo dietro l' apparente apertura di mitigare gli effetti di una

normativa avversa ai piloti si cela infatti la cristallizzazione della stessa "che toglierà per sempre ai piloti la possibilità che vengano riconosciuti i propri diritti". Non poche riserve sono state espresse dal presidente dell' UP circa i contenuti degli studi sulle tariffe di pilotaggio elaborati dall' advisor The Brattle Group e dal C.I.E.L.I. in quanto a suo parere "avvicinano il servizio di pilotaggio ad un servizio eseguito da un ente privato". Bellomo ha poi respinto, definendola non vera, l' affermazione che circola in taluni ambienti sul conto dell' UP, la quale sarebbe capace di creare solo dissapori con le altre associazioni e in special modo con il Ministero: "Ho estrema fiducia nelle autorità, purtroppo alcune situazioni che vedono le nostre richieste inevase da tempo () ci mettono nelle condizione di dover assumere posizioni forti". Non sono mancati i distinguo: "La necessità di trattare in modo distinto il servizio di Pilotaggio non può essere affatto considerata una banalità in quanto le Amministrazioni competenti hanno l' obbligo di individuare con rigore una formula che coniughi le esigenze del servizio di pilotaggio, non esposto a concorrenza, e quanto esplicitamente richiesto dalla Regolamento 352/2017 (che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti) - ha chiosato il presidente". In proposito Bellomo ha citato le incongruenze esistenti circa alcuni elementi retributivi tra piloti ed altri servizi portuali che paradossalmente adottano la stessa formula matematica per l' adeguamento tariffario. Questi presupposti hanno spinto poi Bellomo a rinnovare la richiesta al Ministero di rendere ancora più trasparente la tariffa di pilotaggio, proprio in ragione dell' entrata in vigore del succitato regolamento - aggiungendo che l' obiettivo indicato dallo stesso Ministero "mal si concilia con la nota del 10 agosto 2020, specie se si tiene conto che tutte le incongruenze evidenziate dallo stesso studio presentato non trovano soluzione nel documento finale". Bellomo si è dichiarato infine perplesso che i nuovi meccanismi tariffari per il servizio di pilotaggio, possano generare "aumenti tariffari significativi, i quali nella migliore delle ipotesi produrranno un mantenimento delle attuali basse ripartizioni, mentre la gravità delle modifiche concordate con l' utenza produrrà sicuramente il taglio degli stipendi dei piloti". Non voglio credere nemmeno - ha concluso Bellomo - ai proclami su fantomatici salvataggio del "fondo". Tanto, da far sorgere il dubbio che l' accordo, trovato tra le parti con l' esclusione dell' Unione Piloti, possa essere stato possibile solo in



