



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 13 novembre 2020**



Prime Pagine

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

Primo Piano

13/11/2020	Corriere della Sera Pagina 12	23
Frigo, dosi, tempi: le incognite sui vaccini		
12/11/2020	Transportonline	24
A D'Agostino la vice-presidenza dei porti europei		

Trieste

13/11/2020	Il Piccolo Pagina 18	25
A Trieste con "Limes" le Giornate del mare		

13/11/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia)	Pagina 26	<i>GIULIO GARAU</i>	26
<hr/>				
Lavoro in porto, bozza di intesa Monito di Authority e sindacato				
13/11/2020	Il Piccolo (ed. Gorizia)	Pagina 26		27
<hr/>				
Quattro le imprese Puntano a diventare terminalisti				

Venezia

13/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 23	<i>GIANNI FAVARATO</i>	28
<hr/>				
«La conca sbagliata vanifica gli escavi»				
13/11/2020	Corriere del Veneto	Pagina 10		29
<hr/>				
«Un presidente del territorio» L' idea di riaprire le candidature Musolino: la conca ci danneggia				
13/11/2020	Il Gazzettino	Pagina 35	<i>ELISIO TREVISAN</i>	30
<hr/>				
«Porto, presidente subito non c'è tempo per salvarlo»				
12/11/2020	Informare			31
<hr/>				
La Venezia Port Community sollecita la nomina del nuovo presidente dell' AdSP dell' Adriatico Settentrionale				
12/11/2020	Informatore Navale			32
<hr/>				
Venezia Port Community: compatti per una visione della città-porto del futuro				
12/11/2020	Ship Mag		<i>Redazione</i>	33
<hr/>				
Venezia Port Community: "Subito la nomina del nuovo presidente dell' Authority"				
12/11/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	34
<hr/>				
Musolino: agire come un Sistema Paese				
12/11/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	35
<hr/>				
Santi: serve AdSp nei pieni poteri				
12/11/2020	Il Nautilus			36
<hr/>				
Aperto questa mattina Green Logistics Intermodal Forum dedicato alla logistica sostenibile del futuro				
12/11/2020	Sea Reporter			39
<hr/>				
Intervenendo di Musolino al Forum online Green Logistics Intermodal				
12/11/2020	uomini trasporti			40
<hr/>				
Green Logistics Forum, una due giorni per riflettere sul ruolo dell' intermodalità				

Savona, Vado

13/11/2020	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 22	<i>GIOVANNI VACCARO</i>	42
<hr/>				
Mascherine tarocche nomi di ditte italiane ma prodotte in Cina				
13/11/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 33		43
<hr/>				
Blitz di Finanza e Dogana in porto sequestrate 60 mila mascherine				
12/11/2020	Ansa			44
<hr/>				
Covid: Gdf Savona sequestra 60 mila mascherine				
12/11/2020	Savona News			45
<hr/>				
Porto di Vado Ligure, sequestrate 60 mila mascherine provenienti dalla Cina con indicazioni mendaci				

Genova, Voltri

13/11/2020	Il Secolo XIX	Pagina 18	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	46
<hr/>				
Nomine nei porti Il vice di Signorini sarà Rettighieri Toti sblocca Spezia				
13/11/2020	MF	Pagina 26		47
<hr/>				
Psa Ge Prà potrà accogliere tre maxi-portacontainer				
12/11/2020	BizJournal Liguria			48
<hr/>				
Forum sulle prospettive del gnl per Genova e Liguria, 19 e 20 novembre				

La Spezia

13/11/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 24	<i>SONDRA COGGIO</i>	51
<hr/>			
13/11/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 33	<i>SONDRA COGGIO</i>	53
<hr/>			

Ravenna

12/11/2020	RavennaNotizie.it	<i>Porto di Ravenna</i>	54
<hr/>			
12/11/2020	ravennawebtv.it		55
<hr/>			

Livorno

12/11/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	56
<hr/>			
12/11/2020	Shipping Italy		57
<hr/>			
12/11/2020	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	59
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/11/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 31		61
<hr/>			
13/11/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 36		62
<hr/>			
12/11/2020	FerPress		63
<hr/>			

Napoli

13/11/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 3	<i>Vera Viola</i>	64
<hr/>			
12/11/2020	Stylo 24		66
<hr/>			

Bari

12/11/2020	Shipping Italy		67
<hr/>			

Brindisi

13/11/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 21	68
<hr/>		
13/11/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	69
<hr/>		
13/11/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 14	70
<hr/>		
13/11/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 14	72
<hr/>		
Rossi: «Zona franca da estendere? È quello che il Comune ha chiesto»		

Taranto

13/11/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 11	74
<hr/>		
Cassa Depositi Prestiti Nel 2019 in Puglia Basilicata e Molise mobilitati 260 milioni		
13/11/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 40	75
<hr/>		
Confindustria auspica la conferma di Prete alla guida dell' Authority		

Manfredonia

13/11/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 26	76
<hr/>		
Bentonite, nell' area portuale un impianto di trasformazione		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

13/11/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 3	<i>Donata Marrazzo</i> 77
<hr/>		
«Coinvolgere tutte le Zes in un unico Piano»		
13/11/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 11	78
<hr/>		
S' insedia la nuova commissaria straordinaria		
12/11/2020	Reggio Tv	79
<hr/>		
Comitato d' indirizzo della Zes Calabria, si insedia alla presidenza la Prof.ssa Rosanna Nisticò		
12/11/2020	Il Lametino	80
<hr/>		
Insediata Rosanna Nisticò alla presidenza del comitato d' indirizzo Zes Calabria		
12/11/2020	Informazioni Marittime	81
<hr/>		
Gioia Tauro, Rosanna Nisticò alla guida della Zona economica speciale		
12/11/2020	Stretto Web	82
<hr/>		
Porto di Gioia Tauro: insediata la prof.ssa Rosanna Nisticò, neo presidente del comitato d' indirizzo della Zes		
13/11/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 35	83
<hr/>		
La Corte dei conti "frena" l' Autorità portuale «Bando pubblico per il gestore del gateway»		
12/11/2020	Shipping Italy	85
<hr/>		
Gateway ferroviario di Gioia Tauro: la port authority puntualizza che non servirà una gara pubblica		

Cagliari

12/11/2020	Corriere Marittimo	86
<hr/>		
Cagliari, passeggiata dell' Ammiraglio chiusa al traffico ciclabile		

Augusta

13/11/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 19	88
<hr/>		
Miami, più controlli con l' uso dei sensori		

Focus

13/11/2020	MF Pagina 26	<i>PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO</i>	89
<hr/>			
Prezzi record per i noli			
13/11/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 25	<i>Sissi Bellomo</i>	90
<hr/>			
Navi a zero CO2, il rischio è un «iceberg finanziario»			
12/11/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	92
<hr/>			
Investimenti in R&S per la decarbonizzazione del trasporto marittimo			
13/11/2020	Il Manifesto Pagina 5		93
<hr/>			
Nella pandemia la bolla del trasporto navale			
12/11/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	95
<hr/>			
Primo incontro tra Minenna (Dogane) e Zaccheo (ART)			
12/11/2020	The Medi Telegraph		96
<hr/>			
"Le crociere? Io dico che sono una zona verde"			
13/11/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 26	<i>Celestina Dominelli</i>	97
<hr/>			
Fincantieri regge al test Covid e ora punta su nuovi settori			
13/11/2020	MF Pagina 13	<i>CARLO BRUSTIA</i>	98
<hr/>			
Il Covid affonda i ricavi Fincantieri			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Emarginata perché credente
Marija, la pianista
che incantò Stalin
di **Gian Antonio Stella**
a pagina 42



La ministra Pisano
«Un filo smart ci unisce
Entro fine febbraio
tutti i Comuni online»
di **Massimiliano Del Barba**
a pagina 38



Fratture e rimedi

IL TRUMP CHE RESTA TRA DI NOI

di **Antonio Polito**

Si può supporre che l'uscita di scena di Trump (ammesso che lasci alla scadenza la Casa Bianca, e ammesso che non provi a rientrarci tra quattro anni) assesterà un duro colpo al «attivismo». È la forma con cui il populismo di destra si manifesta oggi un po' ovunque. Più che a includere sotto un'unica grande tenda, come ha sempre tentato di fare la politica tradizionale, compresa quella conservatrice, il «attivismo» preferisce costruire dei confini, delimitare dei recinti, per fidelizzare tutti coloro che ne sono dentro e galvanizzarli contro quelli che restano fuori. È la versione politica della «brand culture»: punta a sollecitare un senso di identità tribale (nel senso di tribù), è aggressivo, e trova nei «social» il suo habitat naturale. Ma se il trumpismo di Trump, inteso come stile della lotta politica, è stato battuto, non credo lo sia il trumpismo che è in noi, nelle nostre moderne società occidentali. Le ragioni che ne hanno segnato il successo non sono infatti svanite, e anzi sembrano destinate a diventare anche più attuali: si nutrono di conflitti profondi, che spacieranno ancora a lungo le opinioni pubbliche su tre decisivi versanti. La prima linea di frattura è quella che potremmo definire pandemia/economia. Molto presente nella campagna elettorale americana, è anche al centro della battaglia che si sta svolgendo in queste settimane in Italia e in Europa.

continua a pagina 30

Stretta anche in Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia e Veneto: nei negozi un cliente per famiglia

Più chiusure nelle città

Accessi limitati alle piazze nelle aree gialle e arancioni. Covid hotel ovunque

Nuova stretta di governatori e sindaci in attesa delle decisioni della cabina di regia del ministro Speranza che oggi varerà le nuove fasce di rischio per le regioni. In Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia e Veneto possibile il divieto di ingresso in piazze e strade nei centri storici. Anche ulteriori restrizioni a bar e ristoranti, che resteranno aperti fino alle 18 (ma dalle 15 si potrà consumare solo da seduti). Nei market ammesso un unico componente per famiglia. In tutte le province saranno individuati hotel da destinare alle cure e alla quarantena dei malati Covid che non hanno bisogno di essere ricoverati.

da pagina 2 a pagina 13



DOMANDE E RISPOSTE

Sta andando meglio? Come leggere i numeri

di **Lorenzo Salvia**

Gli indicatori che ci fanno capire se il virus rallenta davvero.

a pagina 6

IL REPORTAGE

Sette vittime al giorno Il novembre nero di Como

di **Andrea Galli**

Sette morti per Covid al giorno, il caso Como. Chiusa Pediatria.

a pagina 11

IDUBBI SULL'INGRESSO DI CDP

Autostrade, vendita in bilico per il rischio dei risarcimenti

di **Andrea Pasqualetto** e **Fabio Savelli**

Gli arresti in Autostrade rischiano di complicare la partita indirizzata verso un passaggio di consegne tra la holding Atlantia e i nuovi azionisti guidati da Cassa depositi. Il nodo è contenuto in questa domanda: quanto rischia chi compra Autostrade in termini di risarcimento danni? Se la magistratura dimostrasse la colpa grave del gestore, a pagare il conto sarebbero gli italiani sottoscrittori dei buoni passati raccolti da Cassa depositi.

alle pagine 14 e 15
l'analisi di **Massimo Franco**

Migranti La tragedia di Joseph morto a sei mesi. Ieri altri 94 annegati



La disperazione della madre che ha visto sparire tra le onde il suo bambino di sei mesi: implora i soccorritori ma ormai è troppo tardi

«Ho perso il mio piccolo» L'urlo di quella madre

di **Paolo Di Stefano**

Cosa ci resta da dire, se abbiamo già visto centinaia di morti in mare? (teri altre 94 vittime). Resta da ripetere lo scandalo e la vergogna di non sapere mettere fine alla strage degli innocenti. E di fronte all'urlo di una madre che vede morire il suo bimbo la nostra sensibilità si infiamma.

a pagina 22 **Serafini**

L'INCHIESTA L'ITALIA E L'ATTACCO DI VIENNA

Varese, arrestato un ceceno legato agli attentatori

di **Cesare Giuszi**

È in collegamento con i terroristi di Vienna. Produceva e vendeva documenti falsi dalla sua casa di Varese, pubblicizzando sul web l'attività. Arrestato ceceno di 35 anni.

a pagina 20

IL SEGRETARIO DELLA LEGA MUSULMANA

«L'errore è importare gli imam radicali»

di **Goffredo Buccini**



Non nomina mai Erdogan. Ma bolla le «interferenze straniere» come causa di «idee perverse» nell'Islam europeo: definendo un «grosso errore» l'«importazione» degli imam (con chiaro riferimento all'espansionismo del rais di Ankara sui luoghi di culto musulmani in Francia).

continua a pagina 21

Raccontare la vita. Emozioni, sentimenti, pensieri. **Una collana di Vittorino Andreoli.** Il primo volume, "Pauro", in edicola dall'11 novembre

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Si fa presto a dire: Natale con i tuoi. Ma chi sono «i tuoi»? Nel mondo di prima era prevalsa un'interpretazione estensiva, che comprendeva la consuocera detestata da tua madre e il cugino vegano in polemica con le lasagne al ragu. Ma quest'anno «i tuoi» si sono ristretti ai parenti di primo grado, gli unici che Sandra Zampa — la vice-Speranza alla Salute con tanti saluti alla speranza — pensa di ammettere al cenone per la gioia di tua madre, e del ragu. Zampa non ha chiarito come il governo intenda far rispettare la direttiva: forse poliziotti in divisa natalizia (giacca rossa e barba bianca sotto la mascherina) suoneranno a tutte le porte per chiedere ai commensali di autocertificare il loro rapporto di parentela. Ma anche così non mancherebbero i problemi. Primo

Natale con i tuoi

grado significa genitori e figli, nonché ogni genitore è a sua volta figlio, e parecchi figli sono già genitori. Se si riuniscono tutti intorno allo stesso tavolo, come minimo a Crisanti gli prende un colpo. E le famiglie allargate, quelle dove i figli del marito non sono parenti di primo grado della moglie, e viceversa? Dovranno trasferire i ragazzi a casa dell'altro genitore al momento del panettone? La viceministra Zampa la fa facile. Io sarei per il lockdown totale durante le Feste, con apertura dei regali a distanza. Altrimenti c'è un solo modo per contenere sia il contagio sia le brutte figure con la consuocera. Un Dpcm di Conte che faccia digiunare le zone rosse a Natale e quelle arancioni a Capodanno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Alessandra e Ernst Knam **Knam & Knam** Con noi tutti possono diventare pasticceri. Prefazione di DAVIDE OLDANI. in libreria SOLFERINO

0113
9 7711 20 498008





Terrorismo: "Nessuno può fare da solo", dice il politologo Moisi dopo il vertice Macron-Kurz che ha escluso l'Italia. Conte protesta: non siamo Paese di serie B



Venerdì 13 novembre 2020 - Anno 12 - n° 314
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

"ARRIVANO A GENNAIO"

Sui vaccini Arcuri esclude le Regioni "Ci pensiamo noi"

◉ CALAPÀ A PAG. 9

GUERRIGLIA LOMBARDA

Salvini: "Galleria è fuori". Fontana lo salva (per ora)



◉ SALVINI E SPARACIARI A PAG. 4-5

STATI GENERALI IL 15

Congresso M5S: Di Maio, Fico, Dibba (e Conte)

◉ RODANO A PAG. 10

LE NUOVE CARTE DEI PM

"Open finanzia anche la politica di Renzi e i suoi"

◉ MASSARI A PAG. 11

"CATALOGO DEGLI "ANTI"

I negazionisti per tutti i gusti: colti, medici e...

» Selvaggia Lucarelli

Un giorno bisognerà seriamente interrogarsi su quanto disagio psichico, oltre che sociale, ci sia dietro a proteste e complottismi degli ultimi tempi, perché a leggere le cronache giornaliera nonché i commenti sui social, il negazionismo sta infestando gli italiani come la xylella gli ulivi salentini. E lo fa in maniera subdola e pericolosa, con casi umani che si stanno trasformando in casi di cronaca.

A PAG. 20

Mannelli



AUTOSTRADE Il dirigente diceva: "Pinocchio se po' modellà"

"Aspi, bugie e zero controlli" Manager cacciato e rientrato

■ Donferri, una volta allontanato, lavorava in nero col fornitore del gruppo Benetton. Barriere insicure: i manager occultarono gli atti al ministero, che fece solo una verifica "cartolare"

◉ DI FOGGIA, IURILLO, PACELLI E ROCCA A PAG. 2-3



La prevalenza del cretino

» Marco Travaglio

Il cretino prevalente non combatte il Covid, ma il governo. Guarda sempre il dito (i positivi giornalieri) e maila luna (il loro aumento calante dopo settimane di salita impetuosa). Parla di "curva esponenziale" e "fuori controllo", senz'accorgersi che il 10 ottobre i positivi crescevano del 102% a settimana, il 24 ottobre (dopo i primi due Dpcm) dell'80% e ora (dopo gli altri due Dpcm) del 10%. Ripete da due settimane che "gli ospedali sono pieni", il che è vero per alcuni e falso per altri, anche perché ogni giorno i nuovi posti letto occupati sono in media un migliaio (anche quelli in calo: ieri + 429), dunque chi è pieno oggi non poteva esserlo 15 giorni fa. Un altro suo mantra è che mancano i dati, ci vogliono più dati, quelli che ci sono non vanno bene: poi però non capisce neppure quelli che ci sono. Adora il lockdown totale, possibilmente eterno, infatti lo chiede o lo annuncia ogni giorno, sperando prima o poi di azzeccarci.

E non pronuncia mai la parola "Regioni", come se la sanità non fosse in mano loro, le discoteche non le avessero aperte loro, gli stadi non volessero spalancarli loro, le zone rosse nei territori più infetti non spettassero a loro, i vaccini antinfluenzali non dovessero ordinarli loro, ma il governo. O il commissario straordinario Domenico Arcuri (suo bersaglio prediletto dopo Conte e Azzolina), che però non si occupa di forniture ordinarie (come i vaccini contro l'influenza), ma appunto di quelle straordinarie: mascherine, camici, guanti, tamponi, test, banchi di scuola, braccialetti elettronici per detenuti (tutti curiosamente disponibili). E ora vaccini anti-Covid. Prima il cretino prevalente ripeteva che sugli antivirali di Oxford e di Pfizer "l'Italia non ha un piano". Poi ha scoperto che ce l'ha, affidato ad Arcuri. Così ora ripete che sarà un disastro: un "piano a rotelle", un "vaccino a rotelle" (battuto sui banchi a rotelle, un quarto dei 2,4 milioni acquistati dal commissario, peraltro su richiesta dei dirigenti scolastici, che li usavano già prima). Il cretino prevalente preferirebbe affidare pure i vaccini agli sgovertatori che non riescono neppure a comprare gli antinfluenzali e, per i camici, chiamano il cognato. Il suo sogno è un bel piano Fontana-Toti-Cirio-De Luca-Solinas-Spirli & C. Ma si accontenterebbe di un piano Gallera, come quello appena finito sotto inchiesta in Trentino-Alto Adige: 150mila vaccini made in India importati last minute da un dentista di Bolzano tramite un intermediario turco grazie ai buoni auspici di un conoscente cinese. Roba che, se l'avessero fatta Conte o Arcuri, oggi Salvini e Meloni avrebbero già imbracciato il mitra. Non è uno scherzo: è tutto vero. Ma il cretino prevalente se ne stracatafotte. In fondo, quando c'è la salute c'è tutto.

MACCHIA DI LEOPARDO LE ZONE ROSSE FUNZIONANO IN EUROPA

Se va avanti così niente lockdown



I CONTAGI FRENANO

L'ITALIA STA MEGLIO DI FRANCIA E SPAGNA, NON DELLA GERMANIA. LA GRAN BRETAGNA FA IL RECORD DI MORTI

◉ AUDINO, DE MICCO, GROSSI, IACCARINO E PROVENZANI E ZANCA A PAG. 6, 8 E 9

La cattiveria

Scandalo Autostrade: Castellucci telefonò a Toti. Puntava alla seminfermità mentale

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Come dormono la notte? a pag. 3
- **Monaco** Renzi, non c'è solo Open a pag. 13
- **Gomez** I Cassese e Don Ferrante a pag. 13
- **Montanari** Mecenateismi mascherati a pag. 13
- **Lyon** App e big data: chi spia chi? a pag. 21
- **Luttazzi** Io, terrorizzato dal sedano a pag. 12

Internazionale storia

In cerca di fortuna

L'emigrazione italiana dall'ottocento a oggi sulla stampa di tutto il mondo

In edicola e in libreria





il Giornale



VENERDI 13 NOVEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 270 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2232-4071 | Sede (ed. nazionale)

DAL 1974 CONTRO IL CORO

DOPO MESI DI LINCIAGGIO

Ospedale in Fiera: sinistra sbugiardata

I medici: «Ci sottevano, ma ora salviamo vite». A breve 90 posti
In arrivo (forse) un Covid hotel in ogni provincia

■ Dopo mesi di sbeffeggiamenti, ora anche la sinistra irriducibile deve capitolare: l'ospedale anticovid costruito in Fiera è fondamentale per la gestione dei malati. Il piano del governo: in arrivo covid hotel in ogni provincia.

servizi da pagina 2 a pagina 11

I VIDEO CHOC E LE COLPE DI DE LUCA E SOCI

di Nicola Porro

Ci sono due testimonianze video agghiaccianti che riguardano la sanità campana. Nella prima un giovane trentenne filma il pronto soccorso del Cardarelli. Con una terribile soggettiva si vede un uomo riverso, morto, nel bagno e poi la situazione di totale confusione nelle urgenze. E poi quella giovane donna che su La 7 racconta delle settimane che ci sono volute per ricoverare il padre, nonostante i suoi numerosi bypass, e la sua morte conseguente. Solo pochi giorni prima a *Quarta Repubblica* mandavamo in onda le immagini di infermieri e medici che nei medesimi ospedali accoglievano con l'ossigeno pazienti al di fuori del pronto soccorso, in macchina.

Non sarebbe corretto raccontare il tutto con l'esperienza del poco. Ma in questo caso ci troviamo nella Regione in cui il suo presidente ha detto che avrebbe usato il lanciafiamme. A marzo faceva il fenomeno sulla tenuta regionale. In estate se l'è presa con i villeggianti e proclamava la chiusura delle frontiere. Solo poche settimane fa esibiva la lastra dei polmoni di un giovane trentenne per *épater le bourgeois*. Ebbene quel presidente avrebbe dovuto organizzare la sua sanità regionale, invece sembra che abbia organizzato solo la sua sceneggiata televisiva. E dunque quel poco, che è tanto, delle clip televisive testimoniano il «collasso» della sanità campana, nonostante gli sforzi di chi ci lavora.

Queste considerazioni locali ci portano però a due riflessioni più generali. La prima riguarda il fatto che la Campania, con un'organizzazione sanitaria decisamente peggiore di quella lombarda, si trova con un grado di libertà (i famosi colori) due volte migliore che a Milano e dintorni. Il motivo per il quale il governo non provveda è misterioso.

Se davvero la prudenza di Roma deriva dal fatto che si temono a Napoli quelle rivolte che al Nord ancora non ci sono, beh allora viviamo davvero nel paese di Pulcinella. Non è accettabile l'idea che gli interessi della malavita siano più temuti di quelli dei ristoratori.

La seconda valutazione, legata alla prima, riguarda i pieni poteri che si è dato Conte. Ha fortemente voluto la proroga dell'emergenza con i poteri che ne conseguono. Già una volta, in Lombardia, non ha voluto le zone rosse (ma all'epoca era tutto nuovo), oggi la sua indecisione è ben più grave. Come avrebbe scritto Pansa, «parolai del virus e cioè Conte, Speranza, Arcuri e De Luca rischiano di fare solo chiacchiere e distintivo. Nel frattempo si muore nei bagni».

LA RACKETTE PROTESTAVA SU UN ALBERO

Arrestata Carola vestita da pinguino

Roberto Fabbri



FERMATA Carola Rackette guida gli ambientalisti ribelli

Arrestata dalla polizia mentre, in costume da pinguino, se ne stava appollaiata in cima a un albero per impedire un'azione di disboscamento decisa per permettere l'allargamento di un'autostrada. Carola Rackette torna a far parlare di sé. Da comandante di una nave dedita al salvataggio e all'invio nei porti italiani (...)

segue a pagina 19

FESTE AI TEMPI DEL CORONAVIRUS

Conte e l'autocertificazione pure a Babbo Natale

di Stefano Zecchi

Purtroppo, io proprio non ce la faccio a scrivere a Giuseppe Conte una lettera di Natale, come ha fatto Tommaso, da Cesano Maderno, per chiedergli di rilasciare a Babbo Natale un permesso speciale affinché possa girare per il mondo in questo (...)

segue a pagina 6

VIZI ANTICHI NELLA SECONDA ONDATA

L'ossessione del governo di «giocare» con i dati

Marino alle pagine 4-5

PIERO SANSONETTI SUL PROCESSO MORANDI

«Gli arresti di Autostrade e quella strana tempistica»

Fabrizio Boschi

■ Piero Sansonetti, intervistato dal *Giornale*, commenta l'inchiesta su Autostrade: «Il sospetto è legittimo viste le scadenze condizionate da questi arresti. Sicuramente c'è la questione della giustizia ad orologeria anche in questo caso».

con Frascini a pagina 12

CAOS TOTALE

Scaricabarile di Arcuri:

«Farò schifo, ma non c'entro»

di Augusto Minzolini

L'esempio è un classico del momento e, magari, la vittima designata avrà pure le sue ragioni. L'altro ieri appaiono sui media due notizie alquanto contraddittorie. In Italia mancano un milione e mezzo di dosi di vaccini antinfluenzali; contemporaneamente si viene a sapere che a chi, magari di traverso, era stato dato il compito di procurarli, cioè il Commissario per l'emergenza Domenico Arcuri, viene assegnato pure il ruolo,



immane, di responsabile della campagna nazionale di vaccinazione anti-Covid (quando arriverà il vaccino), qualcosa che dovrebbe far tremare i polsi a chiunque sul piano logistico, visto che si tratta di un medicinale, quello della Pfizer, che deve essere conservato in frigoriferi che garantiscono almeno una temperatura di 80 gradi sottozero. Una contraddizione in termini, che spinge qualcuno a chiedersi per quali «oscure qualità» conosciute solo al premier, venga affidato un ruolo così (...)

segue a pagina 8

LETTERA ALLA COMMISSIONE

Berlusconi alla Ue «Fermate la Cina»

Anna Maria Greco

a pagina 11

IL DIBATTITO DEI CATTOLICI

Andiamo a messa, nonostante il Vaticano

di Camillo Langone e Vittorio Messori

Dopo l'enciclica di Papa Francesco *Fratelli tutti*, i cattolici si interrogano sul rito della Messa. Cammon: «Sono stato forgiato dall'idea che il mio Dio non è il Dio degli altri». Miriano: «Provo ad amare la Chiesa perché Cristo ce lo chiede». Messori: «Io resto fermo al Catechismo e rileggo le vite dei Santi...».

a pagina 24

LA NUOVA COPPIA USA

Se Mr Kamala lascia la toga per fare il «marito di...»

di Valeria Braghieri

alle pagine 14-15

LA SFIDA NEL '75

La partitella (col trucco) tra Pasolini e Bertolucci

di Alessandro Gnocchi

a pagina 26

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

Urologia, Urologia e Pisci di Terapia Prostatologica e Terapia di Supporto

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

A. MENZINI

IL GIORNO

VENERDÌ 13 novembre 2020 1,50 Euro **Nazionale** FONDATO NEL 1956 www.ilgiorno.it

TIM UNICA BUSINESS

Per chi lavora con Partita IVA

Negozi TIM | 191 | timbusiness.it

TIM

Cesano Maderno, «per lui niente lockdown»

«Babbo Natale arriverà» Il premier Conte scrive al bimbo preoccupato



Bassani a pagina 9

Crema, il cadavere bruciato

Telefonate e dubbi nell'ultima notte di Sabrina Beccali

G.Moroni e Ruggeri a pagina 14

TIM UNICA BUSINESS

Per chi lavora con Partita IVA

Negozi TIM | 191 | timbusiness.it

TIM

«A gennaio vacciniamo gli italiani»

Annuncio di Arcuri: un milione e 700mila dosi, si comincia da anziani e personale sanitario. Rimbalzo dei contagi, ma la curva migliora. Un hotel Covid in ogni provincia per decongestionare gli ospedali. Il Veneto vieta lo 'struscio' nelle città, giro di vite in Emilia sui negozi

Occorre uno spirito di comunità

In questa crisi nessuno può salvarsi da solo

Giorgio Vittadini

Nel 1987 Margaret Thatcher sostenne che «La società non esiste. Esistono gli individui, gli uomini e le donne, ed esistono le famiglie. E il governo non può fare niente se non attraverso le persone, e le persone devono guardare per prime a se stesse».

Sembrerebbe la fotografia di quanto sta accadendo e ci viene richiamato da più parti in questi mesi di emergenza: tutto dipende dal nostro personale comportamento e i protagonisti di ciò che avviene (oltre al virus) siamo noi e il governo. In questi giorni di ritorno a misure più stringenti per contrastare la pandemia, mi sono chiesto in quanti abbiano provato almeno una volta l'esperienza del distanziamento.

Continua a pagina 2

BLITZ DELLA FIDANZATA DI BORIS JOHNSON CON TRE POTENTI ALLEATE COSTRETTO A DIMETTERSI IL CAPO DELLA COMUNICAZIONE DEL PREMIER



Bonetti a pagina 17

DALLE CITTÀ

Milano

Ospedale in Fiera 90 ricoverati previsti entro il 20 novembre

Bonezzi nelle Cronache

Milano

Vaccini antinfluenza nei mezzanini della linea lilla

Anastasio nelle Cronache

Milano

Antiterrorismo Preso ceceno falsificava documenti

Palma a pagina 15



La dj Stokholma: «In Italia per fare la cameriera» «Ema, una bambina in fuga» «La musica mi ha salvata»

B. Berti a pagina 20



Un secolo di matite, pennarelli e Pongo Quando Fila colorava l'Italia in bianco e nero

Cutò a pagina 21

TIM UNICA BUSINESS

Con la FIBRA* e il MOBILE di TIM, tanti vantaggi esclusivi per professionisti e commercianti con Partita IVA.

Negozi TIM | 191 | timbusiness.it

TIM

FIBRA + MOBILE

ASSISTENZA TECNICA IN UN GIORNO

TIM WORK SMART

RADDOPPIO DEI GIGA

Per info su copertura, condizioni e costi vai su timbusiness.it. Adesioni entro il 31 dicembre 2020





Domani su Alias

ESENIN E LA RIVOLUZIONE La breve vita di un poeta geniale e innovativo, «compagno di viaggio» dei comunisti, messo al bando da Stalin



Culture

PREISTORIA La dispensa primitiva «cova» sotto la cenere. Intervista all'archeologa Cristina Lemorini
Federico Gurgone pagina 10



Visioni

WAYNE MCGREGOR Parla il regista e coreografo britannico alla guida del settore danza della Biennale
Francesca Pedroni pagina 12

quotidiano comunista
il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

VENERDI 13 NOVEMBRE 2020 - ANNO L - N° 271

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

ULTIMA TRINCEA PRIMA DEL LOCKDOWN

Divieti nelle regioni, i morti ancora su

■ Divieto di passeggiate al centro in tutto il territorio delle Regioni Emilia-Romagna, Friuli e Veneto. Ma sono molte altre le città, a partire da Roma, che hanno emanato o stanno per emanare disposizioni per consentire il passaggio nelle aree solitamente affollate solo in al-

cuni orari o a scaglioni. Le ordinanze delle tre Regioni mirano a evitare il passaggio alla zona arancione, che implicherebbe la misura economicamente più pesante: il divieto di circolazione tra diversi comuni. Non è affatto certo che le restrizioni decise in autonomia siano suffi-

cienti. Deciderà oggi la cabina di regia. Intanto ieri i decessi sono cresciuti ancora, 636 con 38 mila positivi. Un tampone su quattro ha dato esito positivo. Le ragioni di chi chiede un nuovo lockdown appaiono sempre più solide, ma Conte resiste.
ANDREA COLOMBO A PAGINA 2

VALUTAZIONI FALSATE

Il fallimento del contact tracing

■ Il sistema di tracciamento è in tilt quasi ovunque, come acquisito e ammesso dalle stesse Asl. Eppure, nei dati inviati dalle regioni al governo questa

debacle non compare. Questo falsa le valutazioni della cabina di regia sulle zone rosse e arancioni.
ANDREA CAPOCCI A PAGINA 3

foto di Santi Palacios/Ap



FUOCHI ammappare
Quasi 100 migranti perdono la vita in due naufragi davanti alle coste libiche. A denunciare la doppia tragedia Msf e Oim. Salgono a 900 le vittime dall'inizio dell'anno. In un video di Open Arms la disperazione della madre del piccolo Joseph annegato mercoledì **pagina 7**

Usa 2020



Testacoda

Trump si nasconde Telefonata di auguri del papa a Biden

Il coronavirus al primo posto dell'agenda del presidente eletto che riceve la telefonata del papa. Rumors intorno alla possibilità di Sanders al ministero del lavoro

LUCA CELADA PAGINA 9

Le attese asiatiche

Il neo-eletto chiama gli alleati. Tokyo chiede «normalità»

Giappone e Corea del Sud sono alla finestra: si aspettano che gli Usa tornino a un ruolo «responsabile». Ieri Biden ha chiamato Suga e Moon ma nessun segnale a Taiwan

SERENA CONSOLE PAGINA 9

Territori occupati/Usa

Il benvenuto di Bibi a Joe è da manuale: 108 case per i coloni

Mossa di Netanyahu, deja vu del post elezione di Obama. La stampa di destra israeliana è convinta che Biden sia contrario agli insediamenti e sia un nemico di Israele

MICHELE GIORGIO PAGINA 9

Stato e Titolo V

La ragionevole follia di mettere fine al regionalismo

ANGELO D'ORSI

Grande è la confusione sotto il cielo d'Italia. Gli organi istituzionali pubblici in forte polemica tra di loro, come è assai più che in primavera, nella prima ondata del virus. Il contagio si diffonde quasi incontrollabile, gli esperti parlano a ruota libera, i tamponi latitano.
— segue a pagina 15 —

Lele Corvi



Polizia e G8 di Genova

La «continuità» dello Stato come procedura ordinaria

DAVIDE CONTI

Nel 1968 all'indomani di violenze di polizia contro il movimento studentesco, Giancarlo Pajetta dichiarò: «Quelli che hanno ordinato l'attacco contro gli studenti, che li hanno fatti bastonare, che li hanno portati in questura, non sono uomini nuovi, sono quelli del 1964».
— segue a pagina 14 —

First ladies

Jill Biden, l'insegnante sulle orme di Eleanor Roosevelt

ROSSELLA ROSSINI

Complice oltre un secolo di storia di emancipazione delle donne, di cui il suffragio universale, nel 1920 in tutti gli Stati dell'Unione, segnò una tappa importante, la svolta produsse un cambio di rotta nella first ladyship degli Stati uniti e continua a rappresentare un lascito prezioso.
— segue a pagina 15 —



Internazionale storia

In cerca di fortuna

L'emigrazione italiana dall'ottocento a oggi sulla stampa di tutto il mondo
In edicola e in libreria

01113
9 770225 213000
Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giur. Cir. 2/2013





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXIV-N° 314
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 13 Novembre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A SCHIA E PROCCIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO 120

Sisma 1980-2020
La Basilicata
e il riscatto
tra l'hi-tech
e i biscotti trendy
Gianni Molinari a pag. 13



La beffa dopo lo 0-3
«Slealtà sportiva»
ora il Napoli rischia
una nuova indagine
Pino Taormina a pag. 17



Il nuovo album
I Negramaro
alla ricerca
del «Contatto»
perduto
Federico Vacalebre a pag. 14



Gli errori del governo
**LEGGI, IL CAOS
CHE NUOCE
ALL'ECONOMIA**

Carlo Nordio

Una delle principali differenze tra morale e diritto risiede nel fatto che la prima detta precetti che si rivolgono alle coscienze e la loro violazione è punita dal rimorso o dalla riprovazione sociale; il secondo impone delle regole cogenti la cui violazione è sanzionata dalla legge. Spesso, ma non sempre, morale e diritto coincidono: rubare, uccidere, testimoniare il falso, sono atti riprovevoli per l'etica, peccaminosi per la religione, e criminali per il codice.

Continua a pag. 35

Campania, la nuova stretta

►La Regione: Lungomare a numero chiuso, limiti ai negozi e zona rossa a Castellammare e Giugliano Morto al Cardarelli, la figlia: «Pentita di averlo ricoverato lì». La procura indaga per omicidio colposo

Stavolta la stretta in Campania è in arrivo, ad annunciarla il governatore De Luca con un'ordinanza che porterà al numero chiuso sul Lungomare di Napoli, limiti ai negozi e zona rossa nei comuni di Castellammare di Stabia e Giugliano. Intanto, dopo il caso del paziente morto nel bagno dell'ospedale Cardarelli di Napoli, parla la figlia: «Pentita di averlo ricoverato lì».

Chiapparelli, Del Gaudio, Gentili, Malfitano, Mangani e Mautone
alle pagg. 2, 3, 4 e 5

Il governatore: a noi servono solo dottori

No di De Luca all'ospedale militare medici e terapie intensive in Calabria

Gigi Di Fiore

È stato un tira e molla andato avanti una mezza giornata. La Campania ha avuto il suo ospedale da campo militare, poi l'ha perso in poche ore. Annunci, impegni e contro annunci,

con il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, a dire l'ultima e definitiva parola su una struttura che sarebbe stata allestita in tre giorni, come è avvenuto a Perugia. E l'ospedale dei militari è finito in Calabria. A pag. 6

L'intervista Di Maio

«Ospedali stretti il governo interviene per difendere la vita»



Lorenzo Calò a pag. 3

La polemica

Dal Casertano al Lazio quei malati di Covid in fuga con l'ossigeno

Si moltiplicano i casi, negli ospedali di Latina e Formia. Arrivi di ammalati di Covid, spesso trasportati in ambulanze private, dall'alto Casertano. È la Regione Lazio preme per frenare «l'esodo». De Cicco a pag. 7

L'appello
RADDOPPIARE
IL BUDGET
DELLA RICERCA

Maurizio Bifulco
Edoardo Boncinelli

Siamo costretti a rilanciare dalle pagine di questo giornale, dopo i tanti nostri richiami nel corso di questi anni, l'appello per il Piano Amaldi, la proposta del fisico Ugo Amaldi, all'interno del documento «Pandemia e resilienza: persona, comunità e modello di sviluppo dopo la Covid-19». Il piano, che ha raccolto finora oltre 16mila firme, propone di raddoppiare il budget pubblico della ricerca, investendo fino all'1% del Pil in ricerca entro il 2026.

Continua a pag. 35

Il caso Tar Puglia
LE SENTENZE
SCHIZOFRENICHE
SULLA SCUOLA

Serena Sileoni

Per anni, abbiamo ripetuto fino all'ossessione quanto pesi l'incertezza delle regole e delle scelte politiche sulle nostre decisioni di vita. Non c'era ancora il Covid 19 tra noi e riuscivamo a separare le nostre aspettative e il nostro desiderio di programmare le cose che ci riguardano rispetto alla (im)prevedibilità delle regole: alla seconda addebitavamo la colpa di menomare i primi. Lo abbiamo fatto a proposito degli investimenti d'impresa, ma anche dell'andamento demografico.

Continua a pag. 35

Diva ieri, oggi e domani A 86 anni nel film «La vita davanti a sé»



Sophia Loren in una scena del film «La vita davanti a sé»

Sophia senza tempo vola verso l'Oscar

Valerio Caprara a pag. 15

Rifiuti e consulenze Bassolino assolto in 19 processi su 19

L'ex sindaco rinviato a giudizio dieci anni fa la sentenza lo rafforza nella corsa al Comune

Leandro Del Gaudio

Chi ha creduto e ha ottenuto il risultato che sperava: un'assoluzione nel merito (la 19esima), in riforma di una precedente assoluzione per prescrizione del reato. Dieci anni dopo il rinvio a giudizio, Antonio Bassolino viene assolto «perché il fatto non sussiste» dall'accusa di aver firmato dei mandati di pagamento gonfiati in favore dell'avvocato amministrativista Soprano. È il capitolo chiamato «consulenze d'oro».

In Cronaca

Le intercettazioni

«Poca manutenzione in Autostrade erano innamorati dei profitti»

Le battute quasi sprezzanti di Castellucci: le preoccupazioni del nuovo ad di Autostrade, Tommasi: gli allarmi inascoltati di Mion, ad di Edizione, cui fa capo Atlantia. C'è questo nelle carte dei pm genovesi sui potenziali rischi della rete autostradale.

Allegri e Dimito a pag. 11

Il caso

Tutti scrivono a Biden e Trump nasconde i messaggi del Papa

Anna Guaita

Un grande gelo è caduto sulla Casa Bianca. Un esponente dell'Amministrazione Trump confida al Daily Beast che i funzionari si sentono come i passeggeri della metro «quando c'è una persona fuori di testa, e tutti seggono impietritti, facendo finta di non vederlo e sperando che scenda alla prossima fermata». E così, dagli auguri nascosti del Papa a Joe Biden ai file degli 007, la transizione si annuncia difficile.

A pag. 12 con Pompeetti

dal 27 al 29 novembre

BLACK FRIDAY

20% di sconto su tutti i prodotti dello store on line

passalacqua.com



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 314
ITALIA

Sped. in A.P. DLSS/2003 conv. L. 4/6/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Venerdì 13 Novembre 2020 • S. Diego

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)**L'intervista**

Il ritorno dei Negramaro Sangiorgi: «Il nostro sogno? Suonare al Circo Massimo»

Marzi a pag. 23

**Pasticcio Asl-Strakosha**

Caso tamponi, la Lazio teme la penalizzazione Boniek: Friedkin è ok se la Roma chiamasse...

Abbate, Bernardini e Carina nello Sport



Il Messaggero Casa
BENVENUTO
messaggerocasa.it

Regole "suggerite"
La certezza delle norme per salvare l'economia

Carlo Nordio

Una delle principali differenze tra morale e diritto risiede in ciò: che la prima detta precetti che si rivolgono alle coscienze e la loro violazione è punita dal rimorso o dalla riprovazione sociale; il secondo impone delle regole cogenti la cui violazione è sanzionata dalla legge. Spesso, ma non sempre, morale e diritto coincidono: rubare, uccidere, testimoniare il falso, sono atti riprovevoli per l'etica, peccaminosi per la religione, e criminali per il codice. Altre volte questa coincidenza viene meno: bestemmiare, o commettere adulterio, è moralmente biasimevole, ma insignificante per il giudice. Le norme giuridiche infatti ubbidiscono essenzialmente a una valutazione politica di utilità sociale: quelle etiche - o religiose - a questioni, come appunto diceva Croce, di coscienza.

Quando un ordinamento dimentica queste differenze e ne confonde i criteri valutativi, i guai sono seri. Nel caso più grave mira a realizzare il cosiddetto stato etico - teorizzato da Hegel - che si trasforma inevitabilmente in invasività autoritaria e spesso in dittatura. Nei casi più lievi esso produce quantomeno una pericolosa confusione, e la certezza del diritto va a farsi benedire.

L'esempio più significativo di questa confusione si è avuto, e purtroppo si ripete, in occasione di questa pandemia, e si è articolato in due momenti.

Continua a pag. 18

Natale, cena con i parenti stretti

► Il piano del governo: ridurre il rischio contagio durante le festività. Limiti alla mobilità tra regioni. Spuntano gli orari differenziati per la spesa degli over 65. Campania, c'è l'ipotesi zona rossa

ROMA Un piano per il Natale ai tempi del Covid non è ancora nero su bianco. Ma nei lunghi vertici a Palazzo Chigi qualcosa si sta ipotizzando. Si teme la terza ondata. L'idea è di limitare le cene di Natale solo ai parenti stretti. Con dati migliori si allenterebbe il coprifuoco, ma resteranno i limiti alla mobilità tra regioni. I governatori: «Nei negozi fasce orarie per over 65». Intanto arrivano nuove restrizioni: Roma verso il numero chiuso in centro, nei parchi e nei litorali nel weekend.

Gentili, Giansoldati Malfetano, Mangani, Nicola e Scarpa da pag. 2 a pag. 6

Dubbio contagiosità
Studio del Gemelli «Torna positivo un guarito su 5»

ROMA L'incubo di tornare positivi. « Succede a un guarito su 5 ». Da uno studio della Fondazione Gemelli nuovi elementi sul comportamento del virus. Sanguineti: « Solo l'1% sviluppa una vera infezione ». Resta l'incognita contagiosità.

Carbone a pag. 7

La Pisana a De Luca: fermate l'esodo
Da Napoli al Lazio: fuga con l'ossigeno Via in 116 dagli ospedali dell'orrore

Lorenzo De Cicco

« C'è anche chi è venuto in macchina dalla Campania con la bombola d'ossigeno », racconta Giorgio Casati, il direttore generale dell'Asl



di Latina. Almeno 116 malati provenienti da Napoli o da Caserta in cerca di cure. L'assessore alla Sanità del Lazio, Alessio D'Amato, ha contattato l'omologo campano per mettere un freno al fenomeno.

A pag. 5

La spinta che serve
Come l'industria può favorire il rilancio di Roma

Marcella Panucci e Marco Simoni

C'è una cosa sempre sottovalutata nella discussione sul futuro di Roma: (...)

Continua a pag. 18

Hannes ed Helena morti scalando montagne a distanza di 48 mesi



Una vita lunga 27 anni due fratelli, stesso destino

Hannes Hofer la sorella Helena: morti a 27 anni

Ardito a pag. 13

Fisco, una sanatoria per chi salta le rate delle cartelle esattoriali

► Riammesse ai benefici le vittime della crisi I versamenti senza interessi e sanzioni

ROMA Governo pronto ad aiutare migliaia di contribuenti messi in crisi dalla pandemia e in difficoltà con il versamento delle tasse arretrate. In arrivo una nuova sanatoria per le cartelle esattoriali. Chi non ha versato le rate a causa della crisi potrà essere riammesso al pagamento agevolato evitando gli interessi e le sanzioni pecuniarie. Previsti più fondi alle categorie.

Di Branco a pag. 8

Transizione tesa
Il Papa benedice Biden, ma Trump fa ostruzionismo

NEW YORK Dai dati sul coronavirus ai file degli 007: Trump nega i documenti a Biden, che ha ricevuto intanto la telefonata del Papa.

Gualta a pag. 10

Cibo e servizi: nelle pagelle svetta Cremona. A tavola troppa pasta
Mense scolastiche, Roma batte Milano

ROMA Arriva la pagella delle mense scolastiche. Il servizio offerto a Roma è migliore di quello di Milano. La ricerca è stata diffusa da Food Insider che però lancia anche l'allarme: con le regole di sicurezza covid è cambiato il menu, e le minestre sono diventate una rarità. Nel 75% degli istituti troppa pasta e carne, pochi legumi. La classifica della qualità consegna la palma del servizio migliore a Cremona, Fano e Jesi. I casi di Salerno dove le famiglie portano gli ingredienti da casa, e di Padova, dove sono i genitori a gestire le mense, al punto che cinque mamme sono state assunte.

Ottaviano a pag. 12

Tutte contro il portavoce pro-Brexit

Guaio per Johnson: a Downing Street la compagna guida la fronda delle donne



Cristina Marconi

Tira aria di tempesta a Downing Street. Carrie Symonds, influente compagna del premier, avrebbe guidato la fronda di donne contro la promozione di Lee Cain, fedele direttore della comunicazione di Boris Johnson, a capo di gabinetto.

A pag. 11

LA BILANCIA
IN PRIMA FILA

IL GIORNO
BRANNO

Buongiorno, Bilancia! Venere nel segno, insieme alla Luna, vi mette al centro della scena e il successo del pubblico sarà notevole. Pur con un numero elevato di influssi faticosi, voi siete riusciti a superare le difficoltà, a mantenere il vostro famoso equilibrio, ma soprattutto siete riusciti a mantenere il modo gentile ed educato di trattare gli altri. Ammirati dagli avversari: prova vera del successo. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

Città DIVERSE, stessa app!

Chiama il taxi con **appTaxi**.
Roma, Milano, Firenze, Venezia, Verona, Padova, Cagliari, Catania...

PROVACI!
appTaxi
www.apptaxi.it/get



* € 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

VENERDÌ 13 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

TIM UNICA BUSINESS

Per chi lavora con Partita IVA

Negozi TIM | 191 | timbusiness.it

Emilia Romagna e Marche: perso l'80%

Emergenza alberghi «Il Governo ci aiuti o tanti chiuderanno»

Gennari e Zuppiroli a pagina 9



DOMANI IN REGALO

SPECIALE DESIGN 2021

TIM UNICA BUSINESS

Per chi lavora con Partita IVA

Negozi TIM | 191 | timbusiness.it

«A gennaio vacciniamo gli italiani»

Annuncio di Arcuri: un milione e 700mila dosi, si comincia da anziani e personale sanitario. Rimbalzo dei contagi, ma la curva migliora. Un hotel Covid in ogni provincia per decongestionare gli ospedali. Il Veneto vieta lo 'struscio' nelle città, giro di vite in Emilia sui negozi

Servizi da p. 3 a p. 9

Occorre uno spirito di comunità

In questa crisi nessuno può salvarsi da solo

Giorgio Vittadini

Nel 1987 Margaret Thatcher sostenne che «La società non esiste. Esistono gli individui, gli uomini e le donne, ed esistono le famiglie. E il governo non può fare niente se non attraverso le persone, e le persone devono guardare per prime a se stesse».

Sembrerebbe la fotografia di quanto sta accadendo e ci viene richiamato da più parti in questi mesi di emergenza: tutto dipende dal nostro personale comportamento e i protagonisti di ciò che avviene (oltre al virus) siamo noi e il governo. In questi giorni di ritorno a misure più stringenti per contrastare la pandemia, mi sono chiesto in quanti abbiano provato almeno una volta l'esperienza del distanziamento.

Continua a pagina 2

BLITZ DELLA FIDANZATA DI BORIS JOHNSON CON TRE POTENTI ALLEATE COSTRETTO A DIMETTERSI IL CAPO DELLA COMUNICAZIONE DEL PREMIER

Il premier britannico Boris Johnson, 56 anni, e la compagna Carrie Symonds, 32 anni

IL GOLPE DELLE DONNE

Bonetti a pagina 17

DALLE CITTÀ

Bologna, il funerale

L'ultimo saluto a Ivo Gandolfi. Lo chef amato dai campioni

Vitali in Cronaca

Bologna, 11 persone nel mirino

Villa Inferno, spuntano nuovi indagati

Orlandi in Cronaca

Castenaso, arrestato

Travolge e uccide una 19enne, era ubriaco

Pederzini in Cronaca



La dj Stokholma: «In Italia per fare la cameriera»

Ema, una bambina in fuga «La musica mi ha salvata»

B. Berti a pagina 20



Un secolo di matite, pennarelli e Pongo

Quando Fila colorava l'Italia in bianco e nero

Cutò a pagina 21

TIM UNICA BUSINESS

Con la FIBRA* e il MOBILE di TIM, tanti vantaggi esclusivi per professionisti e commercianti con Partita IVA.

Negozi TIM | 191 | timbusiness.it

FIBRA + MOBILE

ASSISTENZA TECNICA IN UN GIORNO

TIM WORK SMART

RADDOPPIO DEI GIGA

Per info su copertura, condizioni e costi vai su timbusiness.it. Adesioni entro il 31 dicembre 2020





VENERDÌ 13 NOVEMBRE 2020

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 270, COMMA 20/ B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

LA TRAGEDIA NEL MEDITERRANEO

Strage di migranti, 94 annegati
Doppio naufragio al largo della Libia

F. ALBANESE / PAGINA 10



GENOVA, 20 GIORNI DI AGONIA DOPO LE USTIONI

Uccisa a 16 anni dall'auto pirata
La morte di Gaia sconvolge Quezzi

FAGANDINI / PAGINA 27



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Commenti	Pagina 15
Economia-Matrimo	Pagina 17
Genova	Pagina 21
Xt	Pagina 37
Programmi-Tv	Pagina 41
Sport	Pagina 42
Meno	Pagina 47

TOTI AI SINDACI: DIVIETI NELLE ZONE A RISCHIO ASSEMBRAMENTO. GENOVA BLOCCHERÀ ANCHE GLI ACCESSI ALLE SPIAGGE. APRE IL PRIMO COVID HOTEL

Liguria, stretta sul weekend chiusi ai pedoni i lungomare

Via agli sconti sulla spesa per spingere gli over 65 a uscire nelle fasce orarie a minore rischio

Un altro giro di vite sulla Liguria. Il governatore Giovanni Toti, ieri, ha indicato ai sindaci dove intervenire ulteriormente, in particolare nel weekend, per rendere più sicure le zone a rischio assembramento: a cominciare dalle passeggiate, che con il tepore di questi strani giorni autunnali sono gettonatissime. Genova bloccherà anche l'accesso alle spiagge. Partono, nel frattempo, misure per incentivare gli over 65 a uscire solo in certe fasce orarie e sconti sulla spesa.

SERVIZI / PAGINA 4-9

ROLLI



LAUREATI LIGURI

Francesca Forleo e Alberto Vedova

Dalla scuola alla corsia ecco i nuovi infermieri
«Non abbiamo paura»

Camilla Romeo e Daniele Astro hanno 24 anni e sono due dei 173 studenti liguri di Scienze infermieristiche che hanno ottenuto la laurea anticipata. «Siamo pronti, sappiamo cosa fare». GLI ARTICOLI / PAGINA 8

L'INTERVISTA

Andrea Malaguti

Di Maio: «Necessarie nuove zone rosse Campania, è allarme»

«La Campania è fuori controllo e la necessità di allargare le zone rosse è evidente». Lo dice il ministro degli Esteri Di Maio, che non sembra contrario anche all'idea di un lockdown immediato. L'ARTICOLO / PAGINA 5

LE IDEE

Lavoro, Internet può essere un'arma a doppio taglio

MAURO BARBERIS

Siamo sommersi da dati a doppio taglio. Non parlo di quelli inviati dalle Regioni al Ministero della Sanità, che dovrebbero fotografare la progressione della pandemia, ma dei quali gli ispettori del Ministero e pure i giudici spesso dubitano. Parlo di statistiche, grafici, curve che, appena ci fanno vedere la luce in fondo al tunnel, vengono subito smentiti. Ad esempio, cosa c'è di più incoraggiante della notizia del vaccino anti-Covid, forse disponibile già nei primi mesi dell'anno prossimo? Eppure, la stampa internazionale invita a diffidare sin d'ora dell'idea che si possa tornare alla normalità.

SEQUE / PAGINA 15



La procura: Morandi, nella chat degli ex dirigenti Aspi la prova decisiva

I tiranti di ponte Morandi in un deposito (foto Sestini). In una chat prima del crollo, un ex dirigente di Autostrade scrisse: «I cavi sono corrosi» FREGATTE E GRASSO / PAGINA 2

Il popolo americano diviso sui valori non trova più pace

PEPPINO ORTOLEVA

«Noi ci teniamo stretti il nostro Dio, le nostre pistole, la nostra costituzione, la nostra religione, e le bibbie». Il commento pronunciato da un conduttore radiofonico di destra, Sean Hannity, nel sostenere che la vittoria di Biden alle elezioni americane sarebbe «fraudolenta» è sicuramente estremo.

Può apparire così fanatico nei toni e nel contenuto, con quell'associazione tra Dio, la Costituzione e le armi da fuoco, che si tenderebbe a farne l'espressione di quella che nel gergo politico statunitense viene chiamata una lunatic fringe, una piccola minoranza di esaltati. Ma non è così.

SEQUE / PAGINA 15

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

BUONGIORNO

Noi l'avevamo risolta: avevamo alzato il telefono e detto vabbè, quest'anno va così, sarà per il prossimo. Ma poi in tv la sottosegretaria Sandra Zampa ha detto che il Natale lo si potrà trascorrere con i parenti di primo grado. Mia moglie e io abbiamo controllato, e parenti di primo grado sono genitori e figli. Stop. Lei ha invitato i suoi, di genitori, e io i miei. Però, abbiamo riflettuto, nonni e nipoti non sono parenti di primo grado, quindi invitando i nostri genitori dovevamo buttare fuori di casa i nostri figli. La cosa ci creava qualche difficoltà. Forse, abbiamo detto, Zampa intendeva che si possono invitare solo parenti di primo grado che tuttavia possono sedere a tavola anche con parenti non di primo grado. I miei genitori hanno detto sì, sarà così, e hanno invitato le loro tre figlie,

cioè le mie tre sorelle. E i genitori di mia moglie hanno invitato la loro altra figlia, cioè la sorella di mia moglie. Naturalmente le mie sorelle e la sorella di mia moglie sono dotate di coniuge, con cui si sono riprodotte per un numero totale di nove figli. Alcuni di quei coniugi, cioè i nostri cognati, hanno invitato i loro genitori, come da disposizioni di legge. E quei loro genitori hanno invitato altri loro figli, con altri loro coniugi e ulteriori loro figli. Insomma, in capo a tre ore avevamo un Natale con circa centocinquanta invitati, e perfettamente legale. Si è deciso di fare un passo indietro: solo i parenti di primo grado, alla lettera. Quindi, per non essere costretti a buttare fuori di casa i nostri figli, abbiamo alzato il telefono e detto vabbè, quest'anno va così, sarà per il prossimo. —

Il rompicapo

MATTIA FELTRI

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE ALLE ESIGENZE DELLA VISTA



ISOLANI
ISTITUTO OTTICO

PARTNER TECNICO DEL VOSTRO MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni Superbonus, tre livelli di responsabilità per i professionisti

Pier Paolo Bosso
— a pagina 36



Plus24 Corsa agli investimenti green con la vittoria di Biden

— domani oltre al quotidiano



WWW.GRUPPONS.IT
Gestione integrale CONTACTLESS dei finanziamenti garantiti per Fondi, Banche e PMI
nsa FINANCING MANAGEMENT

FTSE MIB 20817,73 -0,84% | BRENT DTD 42,11 -1,15% | ORO FIXING 1874,85 +0,75% | CAC40 5362,57 -1,52% | Indici&Numeri → PAGINE 40-43

EDITORIALE

CAMPANIA, LO STATO BATTA UN COLPO

di Fabio Tamburini

Incredibile ma vero. Terzi il Consiglio comunale di Napoli, che doveva decidere l'approvazione del bilancio, è saltato per mancanza del numero legale. Il sindaco, Luigi de Magistris, è subito intervenuto gettando acqua sul fuoco e annunciando la riconvocazione per lunedì prossimo, giornata decisiva. Resta il fatto che in un momento drammatico di emergenza sanitaria il Consiglio comunale è sfumato, dando l'ultima conferma che la situazione a Napoli e nell'intera Regione Campania è come minimo di confusione assoluta e di crisi istituzionale. A partire dalla totale incomprensione tra de Magistris e il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, cui si aggiungono le difficoltà di entrambi nelle relazioni con il governo centrale.

Di sicuro sul fronte Covid-19 la situazione è grave e lo confermano la crescita significativa dei contagi, con l'indice R-t su valori elevati, e l'allarme per la situazione di un buon numero di ospedali, con episodi sconcertanti come il morto trovato in un bagno del Cardarelli di Napoli. In questa situazione nella mappa delle regioni italiane la Campania resta classificata soltanto zona gialla. Il sospetto, anzi la certezza, è che il mancato intervento sia dovuto alla volontà di evitare la saldatura tra criminalità organizzata e dissenso delle categorie più colpite dagli interventi d'emergenza. I primi segnali sono risultati evidenti nella notte di ribellione urbana seguita alle decisioni di chiusura. La verità è che in zone ampie del territorio di Napoli e della Campania la camorra punta a sostituirsi allo Stato. E trova terreno fertile perché si tratta di realtà in cui l'economia sommersa, particolarmente colpita dalla pandemia, è molto diffusa. Il problema esiste ma chi governa il Paese non può farsi intimidire dalle minacce della criminalità. Sarebbe l'equivalente di una resa inaccettabile.

TRIMESTRALI

Diktat Ivass, Generali rinvia la cedola al 2021

Laura Galvagni — a pag. 19

Poste, i pagamenti trainano i conti

Laura Serafini — a pag. 19

Banche, prestiti garantiti a rischio Dalla Bce l'allarme credit crunch

LIQUIDITÀ

Banche e imprese temono che la copertura pubblica a fine anno non sia prorogata

La banca centrale pronta a intervenire in aiuto di famiglie e imprese

Edizione chiusa in redazione alle 22

È allerta nel mondo bancario e imprenditoriale sulla possibilità che le garanzie pubbliche sui prestiti non siano prorogate oltre la scadenza del 31 dicembre. Nonostante le rassicurazioni dei ministri Gualtieri e Patuanelli sulla volontà di prolungare garanzie e moratorie fino al 30 giugno, come consentito dalla Commissione Ue, nel governo il confronto è aperto: la copertura è corta e bisognerà scegliere. Intanto la Bce registra la stretta del credito a imprese e famiglie nella seconda parte dell'anno. Lagarde: «Pronti a intervenire».

Arcuri: primi vaccini in Italia a fine gennaio Stretta in tre regioni

L'EMERGENZA COVID

Nuovi limiti introdotti da Emilia, Friuli e Veneto Salgono contagi e decessi

«Confidiamo di poter vaccinare i primi italiani alla fine di gennaio, un milione e 700mila nostri concittadini». Così il commissario per l'emergenza, Domenico Arcuri, secondo il quale «gli italiani verranno vaccinati in fur-

zione della loro fragilità e della loro potenziale esposizione al virus». Dosi disponibili, quindi, prima per le persone che lavorano negli ospedali e per gli anziani, poi per il resto della popolazione. Piani e ordinanze intanto di Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia e Veneto per rimanere in zona gialla. Situazione di grave emergenza in Campania, con ospedali al collasso e code di malati, tensione col Governo. Migliora intanto l'R-t di Milano, ma non i contagi in regione.

Fiammeri, Monaco, Viola — a pag. 6

IL PARTNER TEDESCO DI PFIZER

BioNTech brilla con i fondi Bei

Isabella Bufacchi — a pag. 8



IL GRUPPO FRANCESE PUNTA SULLA TOSCANA



Gruppo del lusso. Per Lvmh, l'Italia è strategica. Importante soprattutto la Filiera che produce per moda e pelletteria

Antoine Arnault (Lvmh): «200 milioni investiti in un anno sull'Italia»

Lvmh, il colosso mondiale del lusso, crede nella filiera italiana della moda. «Abbiamo investito in un anno 200 milioni in Italia» afferma Antoine Arnault, figlio del fondatore Bernard e responsabile comunicazione e immagine del gruppo. «Il Belpaese è per noi importante come la Francia. Ci basiamo sul vostro know-how».

Chiara Beghelli — a pag. 9

OGGI E DOMANI CON IL SOLE 24 ORE

Versamenti, acconti, Imu e affitti La guida ai decreti legge ristori

Due giorni del Sole dedicati ai decreti ristori. Si parte oggi con la guida sulle misure fiscali per arrivare domani ad aiuti alle imprese e al fondo perduto. Due inserti di quattro pagine estraibili.



LA CORSA A OSTACOLI DEI CONTRIBUENTI

Aiuti ai contribuenti nel labirinto degli allegati con i codici Ateco. Finisti in meno di 15 giorni, da incrociare con le zone rosse, arancioni e gialle della sede dell'attività che possono variare a seconda della situazione sanitaria. Certo, è un bene che le misure di sostegno seguano l'escalation di chiusure e limiti alle attività. Ma il puzzle è complicatissimo. I decreti legge si sovrappongono, in molti passaggi sono scritti con un linguaggio atecnico e non per questo più comprensibile. C'è bisogno di non creare inutili complicazioni, aggiungendo allo stress da Covid-19 anche quello normativo. (m.c.d.)

CONTI PUBBLICI

Nella manovra spazio a incentivi e assunzioni

Marco Rogari, Gianni Trovati — a pag. 2

PANORAMA

TITOLI DI STATO

All'asta BTP nuovo minimo per il rendimento del triennale

Tassi in calo nell'asta BTP con cui il Tesoro ha offerto titoli per complessivi 6 miliardi. I rendimenti del triennale sono scesi al nuovo minimo storico, con una riduzione di 4 punti base rispetto all'asta precedente al -0,19 per cento. In lieve rialzo, invece, i tassi per i titoli settennali aggiudicati con un rendimento dello 0,35% (+1 pb).

— a pagina 5



RIFORMA DELL'EDITORIA

Martella: entro novembre tavolo con Fieg e Fnsi per l'emergenza

Andrea Biondi — a pag. 16

LAVORO

Firmato il contratto Tlc: aumento medio di 100 euro

Firmato il rinnovo del contratto nazionale delle Tlc, un settore che riguarda 120mila persone, strategia per la digitalizzazione. Il contratto prevede un rafforzamento sia delle tutele e dei diritti dei lavoratori, sia della parte economica, con un aumento medi di 100 euro.

L'INNOVATION DAY DEL SOLE

Emiliano: la Puglia riparte con misure per 750 milioni

La Puglia mette sul piatto della ripresa post Covid investimenti per 750 milioni. Lo ha spiegato ieri il governatore della regione, Michele Emiliano, durante l'Innovation Day, evento webinar organizzato dal Sole 24 Ore, che ha registrato oltre 1.300 iscritti.



IL NUOVO LIBRO

Pop Rhapsody di Oldani nelle cucine delle regioni

Da domani con Il Sole a 14,90 euro più il quotidiano

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA
Shopping di Natale salvato dai giovani
Marta Casadei — a pag. 38





CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Venerdì 13 novembre 2020
Anno LXXVI - Numero 314 - € 1,20
Sant' Omobono Tuscignoli

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.ilempo.it
e-mail: direzione@ilempo.it

PIÙ DUBBI CHE CERTEZZE

Doccia fredda sul vaccino

Nel giorno del grande annuncio numero 1 e numero 2 in Pfizer hanno venduto pacchi di azioni

Se ne stupisce Andrea Crisanti «Perché vendere se la cura c'è?» Lui stesso ha molte perplessità

Secondo i pochi dati pubblicati l'antidoto buono da 18 a 50 anni Ma forse dopo si resta portatori

Il Tempo di Osho

Sorpresa! La Meloni sorpassa il premier Conte



"Io te seguo sempre alla Camera... Se potete fa na foto insieme?"

Storace a pagina 8

Niente fermate a Spagna e Flaminio. E arriva pure la stretta per tutti i centri commerciali Nel weekend in centro chiude anche la Metro

Non c'è più un posto libera Rischio contagi in cella carceri ormai al collasso

Di Corrado a pagina 17

Stop agli assembramenti. Dopo l'assalto al centro storico di domenica scorsa, il fine settimana della Capitale da domani sarà blindato. Per limitare la diffusione del contagio nel weekend chiuse le fermate della Metro a Spagna e Flaminio. Ed è in arrivo anche una stretta per tutti i centri commerciali.

Musacchio a pagina 15

Inumeri drammatici della crisi Per Federlazio a picco otto imprese su dieci

Verucci a pagina 16

DI FRANCO BECHIS
Il tardo pomeriggio dell'annuncio della disponibilità del nuovo vaccino sul coronavirus il vicepresidente esecutivo della Pfizer, Sally Susman, ha venduto sul mercato 43.662 azioni della casa farmaceutica al prezzo di 41,94 dollari l'una, incassando qualcosa meno di 2 milioni di dollari. (...)

Segue a pagina 3

Passeremo le feste da soli Virologi e politica vogliono toglierci anche il Natale

De Leo a pagina 5

Tecnici a caccia di nuove risorse I soldi stanziati non bastano si va verso un «Ristori ter»

Caleri a pagina 6

Eliminato il gettone di presenza Sassoli taglia la diaria Ue Europarlamentari in rivolta

Solimene a pagina 10

Prima «tratta» venerdì prossimo Lotito a Ciampino presenta il Boeing 737 che farà volare la Lazio



Rocca a pagina 28



La lettera di Conte su Babbo Natale non l'ha scritta Arcuri. Sarebbe partita a febbraio

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

Il diario
di Maurizio Costanzo



Tra tante notizie che danno preoccupazione e angoscia, è bello pensare che Sophia Loren sia tornata a recitare a 86 anni in «La vita davanti a sé» e si parla della possibilità che abbia una nomination agli Oscar. Con la sua storia, all'età che ha, sarebbe bellissimo, giustissimo e ci auguriamo che così sia. A fronte di questa notizia bella, voglio citare un'attrice che ha avuto successo, Dalila Di Lazzaro, che adesso vive in forti ristrettezze. Ne parlerò in televisione. Aggiungo: non si può dare alla Di Lazzaro il «Bacchelli»? Speriato, perciò, nell'Oscar a Sophia e nel Bacchelli a Dalila.

Venerdì 13 Novembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 268 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO
Sismabonus, tutti gli interventi diventeranno trainanti
Damiani a pag. 30

ACCORDO RAGGIUNTO
Cento prodotti europei tutelati in Cina, 26 sono italiani
Chiarelli a pag. 33

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Giustizia - La sentenza della Consulta che boccia i controlli di vicinato in Veneto
Centri storici - Il provvedimento e la domanda per il contributo a fondo perduto
Ritributario - Il decreto sulle udienze via Skype

I 4 contratti firmati da Von der Leyen per l'acquisto dei vaccini rivelano che sta nascendo l'Ue della sanità. Una buona notizia
Tino Oldani a pag. 6

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

IN EDICOLA CON
Italia Oggi
La riforma del no profit
Il terzo settore dopo il RUNES
Disponibile anche sul sito
www.classabonamenti.com

Aiuti anche ai professionisti

Nel decreto legge Ristori Ter contributi a fondo perduto per iscritti agli ordini e imprese che, benché operativi, abbiano subito un calo di fatturato

Nel Ristori 3 contributi a fondo perduto anche per i professionisti e per le imprese che benché operativi abbiano subito un calo del fatturato. Rinvio delle dichiarazioni dei redditi in scadenza il 30 novembre e una sorta di rottamazione per le procedure fallimentari. Sono questi alcuni dei capitoli che andranno a comporre il nuovo capitolo della serie Ristori, in dirittura in consiglio dei ministri.

Bartelli a pag. 27

INTERESSI DIVERSI
Il centrodestra esiste ma è tutt'altro che unito, anche sui sindaci
Maffi a pag. 4

Boom di contagi tra i giovani, la scuola è all'origine della seconda ondata Covid



Il motore principale della diffusione del virus è stata la popolazione scolastica, e tutto è avvenuto dopo la riapertura delle scuole, che il governo aveva giurato fosse avvenuta «in sicurezza». La maggiore crescita dei contagi del virus da fine agosto ad oggi è stata infatti quella nella fascia di età da zero a 19 anni, e quindi nelle scuole. Lo certifica il bollettino di sorveglianza sul virus pubblicato dall'Istituto superiore di sanità, che conteggia nella fascia scolastica fino a 19 il 7 novembre scorso 102.419 contagi, che il 25 agosto erano soltanto 9.544. La crescita quindi è stata del 1.073,10%, la più alta in assoluto nella popolazione italiana.

Bechis a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

Anche in pieno Covid le relazioni internazionali continuano a svilupparsi. Il mondo, come un organismo vivente, non può smettere di respirare. Le nazioni (anche se non ancora perfezionata) di Biden pone il problema dei nuovi rapporti della Ue con Washington. E qui emergono le divisioni. La Germania della Merkel infatti propone agli Usa lo stesso accordo che gli Usa hanno fatto con il Canada, col taglio del 90% dei dazi doganali. La Francia, che non è pronta a trarre benefici da questa decisione, cerca di frenare anche perché teme che la Germania, già molto più forte della Francia, voglia estendere il suo ruolo verso la Russia e i paesi dell'Est. L'Italia ha gli stessi interessi della Germania. Ma la coppia politica romana del Pd con Roberto Leoni in testa, ma non solo) si è venduta alla Francia. E continua a sostenere contro i nostri interessi. Basti pensare che, anziché puntare sullo studio del solo inglese alle medie, c'è l'obbligo della mezzadria col francese, una lingua che non vale più niente. Un esempio? Quanti negozianti inglesi sono entrati in uso in Italia nell'ultimo anno e quanti francesi? Cento a zero.



ENTRATE IN UNA NUOVA REALTÀ



La vita diventa più facile con Cofidis, il leader europeo del credito a distanza.
Scegli il tuo prestito personale o finanziamento in un click su cofidis.it

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per tutte le condizioni economiche e contrattuali, fare riferimento alle Informazioni Europee di Base sul Credito ai Consumatori (SECCI) sul sito cofidis.it. L'erogazione dei prestiti richiesti, gli importi finanziabili e i massimi erogabili sono soggetti all'approvazione di Cofidis S.p.A.



Con «La riforma del no profit» a € 3,90 in più

LA NAZIONE

VENERDÌ 13 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

TIM UNICA BUSINESS

Per chi lavora con Partita IVA

Negozi TIM | 191 | timbusiness.it

TIM

Il rapporto in Toscana

La pandemia nelle Rsa ha ucciso 500 anziani. Un piano anti-infezioni

Olivelli a pagina 14



L'inchiesta sui finanziamenti

Open, 5 milioni per accompagnare l'ascesa di Renzi

Brogioni a pagina 15

TIM UNICA BUSINESS

Per chi lavora con Partita IVA

Negozi TIM | 191 | timbusiness.it

TIM

«A gennaio vacciniamo gli italiani»

Annuncio di Arcuri: un milione e 700mila dosi, si comincia da anziani e personale sanitario. Rimbalzo dei contagi, ma la curva migliora. Un hotel Covid in ogni provincia per decongestionare gli ospedali. Il Veneto vieta lo 'struscio' nelle città, giro di vite in Emilia sui negozi

Servizi da p. 3 a p. 9

Occorre uno spirito di comunità

In questa crisi nessuno può salvarsi da solo

Giorgio Vittadini

Nel 1987 Margaret Thatcher sostenne che «La società non esiste. Esistono gli individui, gli uomini e le donne, ed esistono le famiglie. E il governo non può fare niente se non attraverso le persone, e le persone devono guardare per prime a se stesse».

Sembrerebbe la fotografia di quanto sta accadendo e ci viene richiamato da più parti in questi mesi di emergenza: tutto dipende dal nostro personale comportamento e i protagonisti di ciò che avviene (oltre al virus) siamo noi e il governo. In questi giorni di ritorno a misure più stringenti per contrastare la pandemia, mi sono chiesto in quanti abbiano provato almeno una volta l'esperienza del distanziamento.

Continua a pagina 2

BLITZ DELLA FIDANZATA DI BORIS JOHNSON CON TRE POTENTI ALLEATE COSTRETTO A DIMETTERSI IL CAPO DELLA COMUNICAZIONE DEL PREMIER



Il premier britannico Boris Johnson, 56 anni, e la compagna Carrie Symonds, 32 anni

Bonetti a pagina 17

DALLE CITTÀ

Firenze

Emergenza infermieri. Saranno assunti i neolaureati

Olivelli in Cronaca

Firenze

Trincea virus. Il nostro viaggio al pronto soccorso

Cecchi in Cronaca

Firenze

Tari e Cosap. Cartelle esattoriali rinviate al 2021

Mugnaini in Cronaca



La dj Stokholma: «In Italia per fare la cameriera». Ema, una bambina in fuga. «La musica mi ha salvata»

B. Berti a pagina 20



Un secolo di matite, pennarelli e Pongo. Quando Fila colorava l'Italia in bianco e nero

Cutò a pagina 21

TIM UNICA BUSINESS

Con la FIBRA* e il MOBILE di TIM, tanti vantaggi esclusivi per professionisti e commercianti con Partita IVA.

Negozi TIM | 191 | timbusiness.it

TIM

FIBRA + MOBILE

ASSISTENZA TECNICA IN UN GIORNO

TIM WORK SMART

RADDOPPIO DEI GIGA

Per info su copertura, condizioni e costi vai su timbusiness.it. Adesioni entro il 31 dicembre 2020





la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 269

Venerdì 13 novembre 2020

Oggi con *il Venerdì*

In Italia € 2,00

Regioni, nuova stretta Battaglia sulla Campania

Veneto, Friuli e Emilia-Romagna blindano il weekend. Palermo chiude le scuole. In campo l'esercito. Gli ispettori della Sanità bocciano gli ospedali di Napoli. De Luca sfida il governo poi il sì alle zone rosse
Altri 38 mila malati in più, ma scende l'indice di contagio

Il commento

**I troppo presenti
e i grandi assenti**

di **Sebastiano Messina**

Nella classifica della serie A il Napoli è terzo, ma in quella del coronavirus la Campania è seconda, con i suoi 80 mila contagiati. E anche se ieri se ne sono aggiunti altri 4065, e il totale dei morti è salito di 31, sulla mappa della guerra al Covid questa è "zona gialla", come il Molise dove i nuovi casi sono 72. Ma le cifre sono solo la conferma che Napoli e la Campania stanno scivolando verso l'abisso della disperazione.

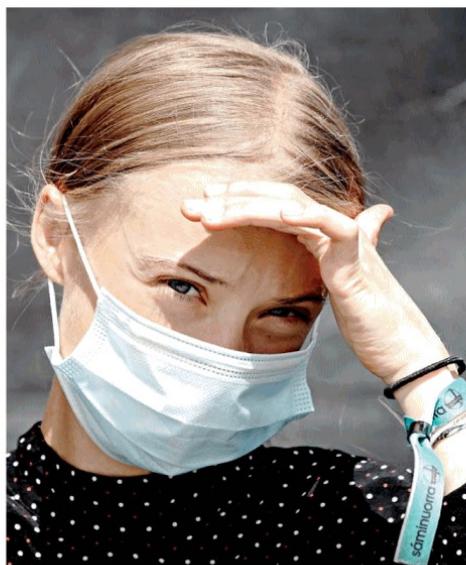
● a pagina 34

Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia e Veneto introducono nuove misure restrittive per contenere l'epidemia di Covid 19 e scongiurare il passaggio da zona gialla ad arancione. Regole più rigide anche in altre Regioni, nelle città si va verso un weekend di chiusura. Sulla Campania, simbolo dell'emergenza sanitaria, è scontro politico. Gli ispettori inviati dal ministero della Salute bocciano gli ospedali di Napoli. Il governatore Vincenzo De Luca sfida il governo poi accetta una stretta su singole aree rosse. In tutta Italia ieri i nuovi casi di coronavirus sono stati 37.978, le vittime 636. Ma l'indice di contagio scende sotto 1,5. Il commissario per l'emergenza Domenico Arcuri: «Primi segnali di raffreddamento». E annuncia: «Confidiamo di poter vaccinare i primi italiani alla fine di gennaio».

di **Berizzi, Bocci, Giacosa Lauria, Sannino, Vecchio e Vitale** ● da pagina 2 a pagina 8

Il mondo che cambia

**Greta: fermiamo il virus
poi lotteremo per il clima**



di **Arianna Finos** ● a pagina 11

La proposta

**Macron: dare il vaccino
anche ai Paesi poveri**

di **Ginori** ● a pagina 10

L'intervista

**Blair: "Ora ci minaccia
il populismo di sinistra"**

di **Guerrera** ● a pagina 20

Il capo dello staff

**Biden nomina Klain
fedelissimo di Obama**

di **Lombardi** ● a pagina 19

L'analisi

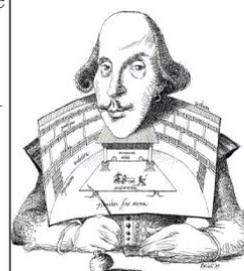
**La missione
dell'Occidente**

di **Kupchan** ● a pagina 35

Cultura

**Danzando
con l'amore
al tempo
di Shakespeare**

di **Eugenio Scalfari**



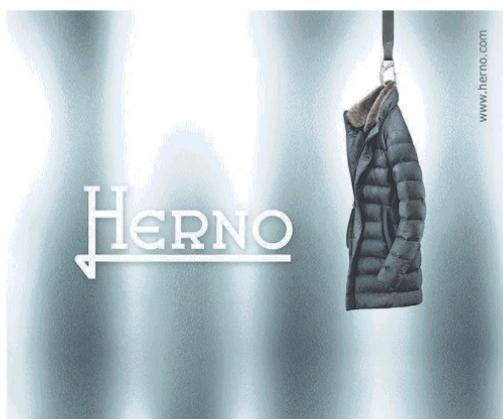
C'è un personaggio del quale finora ho parlato solo di tanto in tanto: William Shakespeare (1564-1616). È dominante nel suo secolo e da allora in tutta la cultura moderna, che è stata da quel nome ampiamente influenzata. Ha scritto montagne di opere di vario genere, per la maggior parte drammi ed anche commedie, in sostanza il teatro. All'epoca in cui visse il teatro si svolgeva in vari modi molto diversi l'uno dall'altro: su un palco riservato a chi aveva scritto il testo e assisteva alla sua recita; o sul palcoscenico di una sala, in cui l'autore giocava a fare l'attore insieme agli altri che con lui e sul suo testo recitavano. Si occupò di ogni argomento: l'antica Roma, i guerrieri, gli artisti, le donne, di vari generi che tenevano conto dell'epoca in cui Shakespeare viveva.

● continua alle pagine 38 e 39

Dopo la norma in difesa di Mediaset

**Parigi si muove per Vivendi
"Ue vigili sulla legge italiana"**

di **Claudio Tito** ● alle pagine 12 e 13



Seife: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

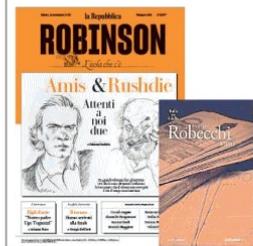
Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nevada, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: pubblicita@manzoni.it

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

NZ

Domani in edicola

**L'inserto Robinson
e in regalo
un giallo di Robecchi**



Francia Cinque anni dopo il Bataclan
"Lotta al terrorismo ma senza odio"

BERLINGHIERI, BRISOLIN E STABILE - PP. 14-15

Tuttolibri Morgan e l'audiobiografia
"Così ho dato musica ai pensieri"

L'INTERVENTO NEL SUPPLEMENTO IN EDICOLA DOMANI



L'iniziativa Il giallo di Robecchi
"Nel mio noir non c'è il cadavere"

"IL TAVOLO" DOMANI IN REGALO CON "LA STAMPA"



LA STAMPA

VENERDÌ 13 NOVEMBRE 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 312 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it **GNN**

ALESSANDRO ROBECCHI IL TAVOLO

Italia in Giallo DOMANI IN REGALO

INTERVISTA AL MINISTRO DEGLI ESTERI CHE PARLA DELLA CAMPANIA E ATTACCA AUTOSTRADE: INTERCETTAZIONI TREMENDE

Di Maio: subito nuove zone rosse

"Il lockdown totale? Abbiamo superato la soglia critica". Tornano a salire i contagi, 636 le vittime

L'INCHIESTA SUL CROLLO DI GENOVA

Immagistrati: Aspi inchiodata dai cavi corrosi

TOMMASO FREGATTI
MARC GRASSO

Si riparte dal crollo di due barriere antirumore sulla carreggiata: Autostrade sapeva che erano progettate male, ma preferì rischiare che cadessero perché cambiarle tutte costava troppo. Ma si arriva oltre: a un sistema che arricchiva tasche del gruppo, erisparmiava sulle manutenzioni. In cui alcuni tra i massimi dirigenti della società si scrivevano che i cavi del ponte erano corrosi, come emerge da una intercettazione riportate nell'ordinanza che motiva l'arresto di Giovanni Castellucci.

CAPURSO E CHIARELLI - PP. 8-9

L'ANALISI

AZIENDE E CONTROLLO DELLO STATO

LE MOSCHE DEL CAPITALE

MARCO REVELLI

«... A carico della società Autostrade per l'Italia e dei suoi dirigenti sono state accertate gravi condotte criminose legate alla politica imprenditoriale volta alla massimizzazione dei profitti derivanti dalla concessione con lo Stato a scapito della sicurezza pubblica». Fa un certo effetto leggerlo in un documento giudiziario, a firma non di un attivista altermondialista ma di un Giudice per le indagini preliminari. Ma è esattamente quella inevitabile sintesi di ciò che emerge dai fatti accertati.

CONTINUA A PAGINA 21

ANDREA MALAGUTI

Improvvisamente incredulo di trovarsi mescolato a questo tragico circo pop fatto di governatori che litigano, mascherine che volano, virologi e ministri che si insultano in tv mentre il sistema economico va in frantumi e quello sanitario collassa restituendo le immagini di pazienti senza vita abbandonati nei bagni di un ospedale, Luigi Di Maio, ministro degli Esteri e di fatto leader dei Cinque Stelle, decide di alzare la voce. «La Campania è fuori controllo e la necessità di allargare le zone rosse è evidente. Gli enti locali hanno mostrato poca lealtà. Ma ora basta. Lo Stato deve intervenire». Lo Stato, cioè lui. O almeno anche lui, stanco di essere identificato con un esecutivo che si muove - forse inevitabilmente - col passo incerto di chi scende da un ghiacciaio.

CONTINUA A PAGINA 3

LA PROPOSTA

I FONDI UE NON BASTANO PER LE IMPRESE

VIA LE TASSE PER I SERVIZI

VERONICA DE ROMANIS

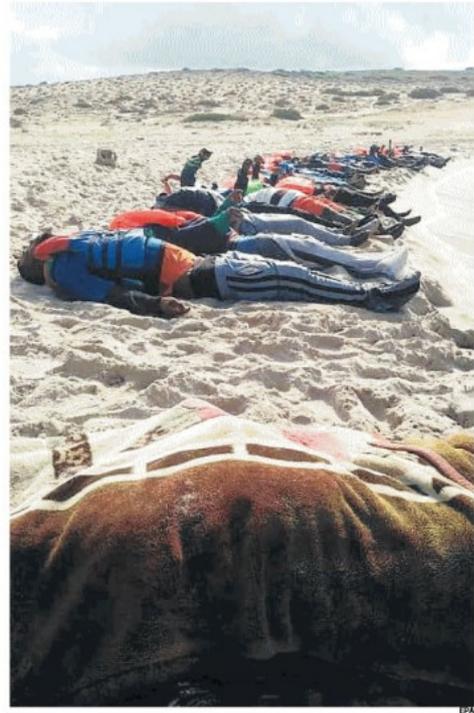
I pacchetti di aiuti europei, sia per l'emergenza sia per la ricostruzione, sono stati disegnati ormai mesi fa. In particolare, il compromesso sul Next Generation Eu è stato trovato a inizio luglio. In quel periodo, gli oltre 1400 miliardi di euro messi a disposizione dall'Europa sembravano più che sufficienti. Dopo settimane di lockdown, prevaleva la convinzione che il virus - almeno nella sua forma più grave - fosse stato ormai domato. Purtroppo, non è andata così. La pandemia è ancora in corso. L'Europa si trova ad affrontare una seconda ondata, per alcuni versi più grave della prima.

CONTINUA A PAGINA 21

SERVIZI - PP. 2-7

L'EMERGENZA

Migranti, la strage infinita: altri 94 morti



I corpi dei migranti morti al largo della Libia

FABIO ALBANESE - P. 11

IL DOVERE CIVILE DI AIUTARE LE ONG

VLADIMIRO ZAGREBELSKY

Sommersi dall'incessante informazione sulla quantità delle vittime di Covid, i morti nel mare su cui affaccia l'Italia con la Tunisia e la Libia, non fanno quasi più notizia. - P. 21

IL CASO

IL PREMIER ABY INSIGNITO DEL PREMIO NEL 2019

IN ETIOPIA LA GUERRA DEL NOBEL PER LA PACE

DOMENICO QUIRICO

Il premio Nobel per la pace: parlamine. È il momento: adesso che uno dei laureati, lo hanno appena insignito, nel 2019, ha dichiarato guerra a una parte del suo popolo e in Etiopia si contano i morti. Non è un caso da poco: che si configuri una marziana contraddizione antagonista tra il premio e il premiato? - P. 13

I DIRITTI

PARLA L'EX CALCIATORE THURAM

"ITALIA INDULGENTE CON IL RAZZISMO"

LEONARDO MARTINELLI

«Sono diventato nero a nove anni». A quell'età il piccolo Lilian, con la madre e i fratelli, arrivò dalla Guadalupa nella periferia parigina. E i compagni a scuola gli dissero «porco nero». Da quell'episodio parte Lilian Thuram, che oggi ha 49 anni e fu l'indimenticabile difensore-colosso del Parma e della Juventus. - PP. 28-29

60 ANNI FA LE NOZZE TRA DAVIS JR. E BRITT

QUEL MATRIMONIO CHE CAMBIÒ IL MONDO

GIULIA ZONCA

Un album di nozze che diventa un pezzo di storia resiste anche al divorzio, alla morte di lei, agli 87 anni di lei, al tempo che è passato lasciando tutte le tracce che doveva. Seguendole a ritroso si torna al 13 novembre 1960, data del matrimonio tra May Britt, attrice svedese, e Sammy Davis Jr, showman americano. - PP. 22-23



BUONGIORNO

Noi l'avevamo risolta: avevamo alzato il telefono e detto vabbe', quest'anno va così, sarà per il prossimo. Ma poi in tv la sottosegretaria Sandra Zampa ha detto che il Natale lo si potrà trascorrere con i parenti di primo grado. Mia moglie e io abbiamo controllato, e parenti di primo grado sono genitori e figli. Stop. Lei ha invitato i suoi, di genitori, e io i miei. Però, abbiamo riflettuto, nonni e nipoti non sono parenti di primo grado, quindi invitando i nostri genitori dovevamo buttare fuori di casa i nostri figli. La cosa ci creava qualche difficoltà. Forse, abbiamo detto, Zampa intendeva che si possono sedere a tavola anche con parenti non di primo grado. I miei genitori hanno detto sì, sarà così, e hanno invitato le loro tre figlie,

cioè le mie tre sorelle. E i genitori di mia moglie hanno invitato la loro altra figlia, cioè la sorella di mia moglie. Naturalmente le mie sorelle e la sorella di mia moglie sono dotate di coniuge, con cui si sono riprodotte per un numero totale di nove figli. Alcuni di quei coniugi, cioè i nostri cognati, hanno invitato i loro genitori, come da disposizioni di legge. E quei loro genitori hanno invitato altri loro figli, con altri loro coniugi e ulteriori loro figli. Insomma, in capo a tre ore avevamo un Natale con circa cento-cinquanta invitati, e perfettamente legale. Si è deciso di fare un passo indietro: solo i parenti di primo grado, alla lettera. Quindi, per non essere costretti a buttare fuori di casa i nostri figli, abbiamo alzato il telefono e detto vabbe', quest'anno va così, sarà per il prossimo.

Il rompicapo

MATTIA FELTRI

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello
Barbaresco

Whisky
Macallan | Samaroli
Champagne

349 499 84 89
enoteca@edimassaro@yahoo.it

NOBIS ASSICURAZIONI

www.nobis.it

IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

Joint venture Fca-Engie per creare un leader nella mobilità sostenibile

La nuova società avrà sede a Milano e offrirà un pacchetto di servizi in abbonamento che comprenderà anche l'energia verde
Bertolino a pagina 14

il quotidiano dei mercati finanziari

Rivoluzione digitale per Dolce & Gabbana

Al via il progetto di show virtuali e subito acquistabili
Bottoni e Roncato in MF Fashion

Anno XXXIII n. 225
Venerdì 13 Novembre 2020

€2,00 *Classificatori*



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Living n. 84 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Specifiche n. 17 a €11,40 (€120 + € 3,00) - L&L n. 25 a €10,00 (€120 + € 3,00)

INDUSTRIA DEL RISPARMIO LE SOCIETÀ DI FONDI E LE ASSICURAZIONI NON RISENTONO DELLA CRISI

I conti d'oro dei gestori

Da **Generali** ad **Azimut** e **Fideuram-Ispb**: il settore presenta risultati **trimestrali** in salute
La compagnia triestina però dovrà **rimandare** all'anno prossimo lo stacco del **dividendo**
Intanto **Poste** cresce anche nel ramo **Danni**: è seconda nella **bancassicurazione** non-auto

IN ARRIVO IL BTP IN DOLLARI. E LA RACCOLTA DEL FUTURA-2 SALE A QUOTA 5,4 MILIARDI



INCENTIVI FISCALI

Nel bilancio pubblico dote di 3 miliardi per facilitare l'uscita del Tesoro da Mps

MULTIUTILITY

A2A cambia strategia m&a: procederà per linee industriali

PRASSI MONOPOLISTICHE

Con una lettera alla Ue 135 aziende chiedono di mettere un freno al potere di Google




OLTRE 200 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

IL NETWORK NOVERIM PER I PROFESSIONISTI

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO



CRESCI INSIEME A NOI!

noverimnetwork
TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN
JOIN US ON NOVERIM.IT

Gli scienziati e l'emergenza

Frigo, dosi, tempi: le incognite sui vaccini

Il commissario tecnico Arcuri: distribuzione centralizzata, per primi anziani e operatori sanitari. Dubbi sulle temperature, mancano i container

MARGHERITA DE BAC - ROMA - Si fa presto a dire vaccino. Quando l'anti Covid arriverà, e i tempi non sono affatto certi, dovranno essere stati risolti tutti i problemi logistici e organizzativi. Ieri il commissario Domenico Arcuri ha dato qualche anticipazione: la distribuzione sarà centralizzata, ci saranno dosi per tutti, primo quantitativo 1.700.000, a vaccinare operatori con esperienza: «Stiamo individuando le categorie dei cittadini dai quali cominciare. Tra i primi, anziani e personale sanitario». I problemi non riguardano solo l'Italia. È una sfida mondiale paragonabile a quella che si sta facendo adesso sul piano assistenziale. Con tante incognite. Quale vaccino sarà disponibile per primo? Basterà una dose o ne serviranno due? Come sarà confezionato, a singola fialetta o incorporato nella siringa? La macchina organizzativa è partita a vari livelli. Un gruppo di lavoro ha mosso i primi passi ufficiali il 4 novembre, 15 esperti coordinati da Gianni Rezza, direttore generale del ministero della Salute. In moto Aifa (agenzia del farmaco), Farindustria (l'associazione delle imprese), distributori e in altri settori trasportatori. Ancora più a monte gli attori della logistica. Porti, aeroporti, autorità marittime, terminalisti, cioè quelli che si occupano delle merci una volta in banchina. Sono coinvolti molti ministeri. «Siamo in attesa di un confronto col ministro dei Trasporti», attende la convocazione da un momento all'altro Daniele Rossi, presidente di **Assoporti** cui aderiscono le autorità di sistema portuale. Una delle incognite è la temperatura di conservazione. Se il primo ad essere approvato dalle agenzie regolatorie (Fda americana e Ema europea) sarà quello di Pfizer/Biontech, basato su nuova tecnologia, servirebbero i 70-80 gradi sotto zero. Almeno è con questa necessità che il prodotto uscirà dall'azienda farmaceutica. Nelle fasi più vicine alla somministrazione potrebbero bastare temperature più alte ma pur sempre molto più impegnative rispetto ai 2-8 gradi sufficienti per i vaccini tradizionali. Antonello Mirone è presidente di Federfarma Servizi, che riunisce i grossisti dei farmaci. Ha partecipato già ad alcuni incontri a livello europeo proprio perché questo è un nodo che i Paesi non possono sciogliere singolarmente: «Non abbiamo celle frigorifere così capienti da poter rispondere ai volumi che immaginiamo. Si parla di milioni di dosi e poche specialità medicinali hanno bisogno di una catena del freddo di questo tipo. Container di grandi dimensioni si possono realizzare ma sono costosi». Secondo notizie trapelate nel corso di questi incontri preliminari il vaccino, una volta lasciate le celle a -80, potrebbe resistere nei normali frigoriferi per 4-5 giorni. Massimo Scaccabarozzi, presidente di Farindustria, chiarisce: «Ci saranno più vaccini, alcuni andranno conservati da -2 a -8. La distribuzione non è un ostacolo. Bisogna programmare molto bene, però». Silvestro Scotti, segretario di Fimmg, i medici di famiglia, aspetta: «Non potranno fare a meno di noi in una vaccinazione di massa. Siamo indispensabili, lo abbiamo dimostrato con l'antinfluenzale».



A D'Agostino la vice-presidenza dei porti europei

D'Agostino: "Onorato di poter continuare a rappresentare i porti del nostro Paese in qualità di vice presidente di ESPO".

Si è riunita in video conferenza l'assemblea generale di ESPO European Ports Organisation per nominare il nuovo ufficio di presidenza. Zeno D'Agostino, presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, è stato confermato vice-presidente, mentre la presidenza è andata alla finlandese Annaleena Makila, prima donna a rivestire questo ruolo in ESPO. La nomina di D'Agostino, unico rappresentante dell'Europa del Sud, ha avuto l'appoggio di Belgio, Finlandia, Francia, Lettonia, Olanda, Romania, Spagna, Grecia, Danimarca, Irlanda, Svezia, Norvegia e Regno Unito, oltre naturalmente al pieno sostegno dell'Italia. Il ruolo di Vice Presidente dell'Organizzazione Europea durerà altri 2 anni. Sono onorato di poter continuare a rappresentare i porti del nostro Paese in qualità di vice presidente di ESPO - ha commentato D'Agostino a fine assemblea - **Assoport** sta lavorando su diverse questioni in sede dell'UE e poter essere una voce nelle sedi opportune è un risultato importante per tutti i porti italiani. Per il presidente di **Assoport**, Daniele Rossi: "Questa conferma sottolinea quanto il ruolo dell'Italia sia centrale per le politiche dell'Unione. Stiamo lavorando insieme per rafforzare la voce del nostro Paese in tutte le sedi nazionali e internazionali. Ringrazio il collega D'Agostino per quanto sta facendo per tutti noi in sede ESPO. Nel corso della riunione sono anche stati designati i membri dei vari comitati tecnici di ESPO che ha visto una ricca presenza di italiani delle varie **AdSP** e di **Assoport**."



Il Piccolo

Trieste

domani e sabato in streaming

A Trieste con "Limes" le Giornate del mare

trieste Organizzato da Limes-Rivista Italiana di geopolitica diretta da Lucio Caracciolo, ed ospitato nella sede di Confitarma, domani e domenica si terrà il primo appuntamento de "Le Giornate del Mare", intitolato L' Italia è il mare. L' idea è che il rilancio geopolitico, culturale ed economico del nostro paese dipende in misura decisiva dal mare, risorsa paradossalmente negletta. Il Mediterraneo è oggi centrale nei traffici transoceanici e nei rapporti fra le maggiori potenze, ma l' Italia non riesce a sfruttare questo moltiplicatore di influenza e di ricchezza. Siamo affacciati sul mare, ma non siamo marittimi. Nel corso dell' evento si cercherà di capire perché e soprattutto come rimediare con particolare attenzione sugli aspetti strategici, economico-commerciali, portuali-infrastrutturali, energetico-ambientali, da leggere in prospettiva geopolitica. A discuterne, attori e analisti italiani, ma anche controparti estere. Per Confitarma, intervengono il presidente Mario Mattioli e il Direttore generale Luca Sisto. Fra gli ospiti il presidente dell' Authority Alto Adriatico Zeno D' Agostino e l' economista Giulio Sapelli. Il programma è disponibile nel sito di Limes. L' incontro sarà trasmesso in diretta streaming sul canale YouTube di Limes e sul sito de la Repubblica. Sarà possibile seguire l' evento anche sul sito e sugli altri canali social di Limes .



al termine di un vertice

Lavoro in porto, bozza di intesa Monito di Authority e sindacato

Tregua fino all' avvio delle concessioni. Tre navi in arrivo entro Natale e operazioni congiunte tra MarterNeri, Cpm e Alto Adriatico. All' incontro pure Cetal e Midolini

GIULIO GARAU

Basta guerra in porto, fine degli sgambetti: se le imprese non si accordano, con rispetto reciproco, e continuano i conflitti l' **Autorità** di **sistema**, che si troverà in difficoltà, è pronta a intervenire con l' accetta. È stato molto chiaro l' avvertimento che ha dato ieri mattina il segretario generale dell' Authority Mario Sommariva, con a fianco il dirigente Franco Giannelli, alle imprese convocate per un vertice dopo le tensioni che si sono verificate lo scorso martedì. Quando due gruisti della MarterNeri provenienti da Livorno, ma non iscritti in porto, che dovevano soltanto fare da tutor per la formazione sono saliti a bordo della nave e si sono messi all' opera per scaricare la cellulosa in banchina. A fermarli un picchetto di lavoratori, 30-40 persone, che si sono radunate sotto bordo alla Saga Wind, la nave che doveva essere scaricata. Poi l' intervento dell' Authority che ha sospeso le operazioni, riprese solo alle 16 quando i due gruisti "forestieri" sono scesi dalla nave e dopo un incontro chiarificatore a cui hanno partecipato MarterNeri e la concorrente Compagnia portuale con la stessa Authority e il sindacato. Ieri però all' incontro erano presenti tutte le maggiori imprese: Midolini, MarterNeri, Compagnia portuale, Cetal e impresa Alto Adriatico che fornisce manodopera per i picchi di lavoro (art 17). È stato raggiunto un accordo accettato verbalmente da tutti ma che ora deve essere sottoscritto e bisognerà vedere se c' è qualcuno che si tira indietro. Ed è stata la volta del sindacato lanciare un monito: «Non vogliamo che la giusta concorrenza tra gli operatori venga fatta a colpi di dumping e che a pagarne le conseguenze siano i lavoratori». È stato molto netto il segretario della Filt Cgil Sasa Culev che ha partecipato alla riunione con Marco Rebez della Uiltrasporti. Il sindacato è soddisfatto della bozza di accordo, ma ha avvertito che se qualcuno imbroglia e se si verificano altre situazioni di illegalità sul fronte del lavoro è pronto a bloccare il porto. C' è ancora tensione nello scalo, l' episodio di martedì scorso è stata la conferma del clima infiammabile che c' è a Portorosega e questo soprattutto in vista della riorganizzazione delle concessioni che sta portando avanti l' **Autorità** di **sistema** e che prenderà forma da fine anno. Quella di ieri comunque è stata una riunione concreta dove, come sottolinea ancora il sindacato «è stata la prima in cui si parla di organici». Organici in rapporto ai traffici e a seconda delle concessioni. Portuali che dovranno essere formati per fare più mansioni. L' accordo per calmare gli animi prevede vari nodi. E oltre a fare il punto in vista del rilascio delle concessioni, entro un mese, ha tracciato le linee di comportamento a cui si dovranno adeguare le imprese momentaneamente. Entro dicembre dovrebbero arrivare altre tre navi con la MarterNeri, bisognerà attingere principalmente all' impresa Alto Adriatico (articolo 17) per il personale da impiegare nelle operazioni. Anche giovani che dovranno essere formati adeguatamente e il compito spetterà alla Compagnia portuale. Che farà intervenire i suoi uomini in banchina se sarà necessario per gli sbarchi e gli imbarchi. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo (ed. Gorizia)

Trieste

le domande

Quattro le imprese Puntano a diventare terminalisti

È definito il quadro delle imprese portuali che hanno fatto richiesta per ottenere le concessioni in porto e diventare veri e propri terminalisti. Significa oltre ad avere una struttura organizzativa, macchinari propri, attrezzatura e soprattutto adeguato personale formato per lavorare in banchina. Quattro le imprese che hanno presentato domanda come richiesto dall' **Autorità di sistema** portuale che entro fine anno dovrebbe concludere le istruttorie. Ieri la pubblicazione come prevede la legge sulle pagine economiche del quotidiano. Le concessioni sono previste per 12 anni. La prima è la Midolini che ha chiesto spazi in porto per complessivi 100 mila e 352 metri quadrati. Subito dopo c'è la Cetal che si occupa del traffico di automobili, che ha chiesto 184 mila metri quadrati e ha bisogno di molto spazio. La Compagnia portuale che fino ad ora ha gestito la maggior parte delle operazioni in banchina ha chiesto poco più di 88 mila metri quadrati. Chiude il gruppo MarterNeri che ha attualmente i magazzini e ha chiesto più spazio di tutti: 230 mila e 707 metri quadrati. Le osservazioni delle imprese potranno arrivare al massimo sino al 25 novembre. --



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l'opera contestata

«La conca sbagliata vanifica gli escavi»

Il commissario del Porto Musolino: bisogna intervenire subito per evitare la chiusura del porto quando il Mose è alzato

GIANNI FAVARATO

La recente e momentanea entrata in funzione delle paratie mobili del Mose, con la conseguente chiusura delle bocche di porto, ha riportato all'attualità il problema del blocco delle attività marittime. Al problema doveva ovviare la conca di navigazione costruita a Malamocco per permettere alle navi mercantili e passeggeri di entrare od uscire, comunque, dalla laguna, anche quando il Mose è in funzione. L'opera, infatti, è stata completata nel 2012 ed è costata ben 653 milioni, ma di fatto è inutilizzabile, come ha confermato ieri - intervenendo al Forum online "Green Logistics Intermodal" - il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale, **Pino Musolino**. «E' un'opera sbagliata nel progetto e sbagliata nella realizzazione che rischia di vanificare gli enormi sforzi compiuti negli ultimi tre anni per superare l'annoso problema degli escavi manutentivi», ha dichiarato **Pino Musolino**, «Nel nostro Paese si è spesso costruito senza calcolare le ricadute delle opere che venivano realizzate. Ne sanno qualcosa i porti di Venezia e Chioggia che, avendo alle spalle 1.300 aziende insediate per oltre 21 mila addetti e con una produzione annua di 6,6 miliardi di euro e 21 miliardi considerato anche l'indotto, si trovano ora a fare i conti con una conca di navigazione che al momento non permette l'entrata delle navi superiori ai 200 metri quando le paratie del Mose». I tecnici dell'ente portuale, insieme a quelli della Capitaneria di porto e del Provveditorato alle Opere Pubbliche e ai rappresentanti dei terminal portuali e degli agenti marittimi, sono al lavoro per risolvere il problema, ma è già chiaro che bisognerà intervenire con nuovi lavori per correggere gli errori di progettazione e realizzazione e riparare la porta distrutta da una mareggiata di cinque anni fa. Il rischio è che il Mose entri in funzione stabilmente prima che la conca sia stata riparata e funzionante. «Occorre fare in fretta per cogliere le opportunità offerte dallo scenario globale e dalla ritrovata centralità del Mediterraneo negli scambi internazionali», ha continuato **Musolino** intervenendo al forum di esperti in logistica, «le opere vanno realizzate quando servono e dove servono e i tempi di realizzazione, così anche per le manutenzioni, devono rispettare i programmi altrimenti ci muoveremo sempre nell'emergenza». «Mettendo a sistema le opere attualmente esistenti, migliorandole e adattandole», ha aggiunto **Musolino**, «ad esempio i porti lagunari sono gli unici a sud del Belgio e dell'Olanda che dispongono di una via di collegamento fluviale ma questa è utilizzabile solo in parte, perché andrebbero adeguati alcuni punti del percorso e alzato di qualche centimetro un ponte affinché fosse realmente competitiva e potesse diventare una valida alternativa al trasporto su gomma». -- Gianni Favarato© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Un presidente del territorio» L' idea di riaprire le candidature Musolino: la conca ci danneggia

VENEZIA «Abbiamo bisogno di un' Autorità di sistema portuale nei pieni poteri ed efficiente ed è indispensabile che si proceda in tempi brevissimi alla nomina del nuovo Presidente: serve una nomina espressione del territorio con conoscenze e professionalità specifiche sulla portualità e sulla città di Venezia». La Port Community va in pressing sul governo, quando dovrebbero mancare pochi giorni alla scelta del successore di **Pino Musolino**, ormai dato per quasi certo a Civitavecchia. Nei giorni scorsi si sono fatti i nomi di Ilaria Bramezza, da poco dimessasi dalla Regione, e all' ex direttore di Confindustria Venezia Francesco Miggiani, ma anche del docente universitario Luciano Greco, che sono tra coloro che hanno presentato la candidatura. Ma a Roma si starebbe puntando anche su altri nomi, al punto che non è nemmeno esclusa l' ipotesi di una riapertura della «call» per consentire nuove candidature rispetto a quelle già presentate e arrivare a un nome che accontenti tutti. Nel frattempo **Musolino** ieri è tornato all' attacco della conca di navigazione del Mose, intervenendo al Green Logistics Intermodal. «Non permette l' entrata delle navi superiori ai 200 metri con il Mose in funzione - ha detto - È un' opera sbagliata nel pro-getto e nella realizzazione, che rischia di vanificare gli enormi sforzi per superare il problema degli escavi». Il commissario ha lamentato anche il problema delle vie fluviali, alternative alla gomma: «I nostri porti le avrebbero, ma andrebbero adeguati alcuni punti e alzato di qualche centimetro un ponte».

The image shows a page from the newspaper 'Venezia Mestre'. The main headline is 'Mose, Miani in pole per il Consorzio' with the sub-headline 'Il presidente dei commercialisti sarebbe il liquidatore. Ipotesi Spitz per l'Autorità della Laguna'. Below this, there are several smaller articles with their own headlines and photos. One article is titled 'L'isolotto Dal disastro la solidarietà nasce la rete di auto per chi vive ai piani bassi'. Another is 'Il sito e la mostra diffusa Foto, messaggi e video così l'Acqua grande diventa memoria collettiva'. There are also photos of people and buildings, and some text snippets that are partially cut off.

Il Gazzettino

Venezia

«Porto, presidente subito non c'è tempo per salvarlo»

«Appello a Roma della Comunità Veneziana che riunisce tutte le imprese e i lavoratori del settore» Intanto il commissario Musolino ritorna sulla necessità di aggiustare la conca del Mose

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE Il porto di Venezia è sommerso da una marea di problemi ma nel substrato lagunare ci sono le potenzialità per farlo diventare uno degli scali di riferimento del Mediterraneo di domani, un luogo dove l' Africa sarà protagonista di una crescita repentina nei prossimi cento anni e le nostre coste hanno un enorme know how industriale da mettere a disposizione di questa crescita: «I nostri porti veneti potranno distinguersi su questo fronte essendo leader nel settore dei project cargo, ossia dei manufatti industriali ad altissimo valore aggiunto» ha detto **Pino Musolino**, il commissario dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico settentrionale** (Adspmas). IL FORUM Ieri mattina al Forum online Green Logistics Intermodal ha però anche riconosciuto che, al momento, delle oltre 450 milioni di tonnellate annue di merci che transitano per Suez, solo 45 milioni sono intercettate dal nostro Paese mentre il resto va a finire in altri porti del sud Europa o in quelli del nord Europa. Che fare per invertire la tendenza? Per prima cosa unire le 16 **Autorità** portuali italiane evitando che continuino a spolarsi facendosi concorrenza; in secondo luogo, avvicinandosi alla realtà veneziana e veneta, «i porti lagunari sono gli unici a sud del Belgio e dell' Olanda che dispongono di una via di collegamento fluviale ma è utilizzabile solo in parte perché andrebbero adeguati alcuni punti del percorso e alzato di qualche centimetro un ponte affinché potesse diventare una valida alternativa al trasporto su gomma». Invece di nuove grandi opere che consumano suolo, insomma, sarebbe sufficiente qualche piccolo investimento per ottenere risultati enormi ma d' altro canto «nel nostro Paese si è spesso costruito senza calcolare le ricadute delle opere che venivano realizzate. Ne sanno qualcosa i porti di Venezia e Chioggia che, avendo alle spalle 1300 aziende per oltre 21 mila addetti, si trovano a fare i conti con una conca di navigazione che non permette l' entrata delle navi superiori ai 200 metri quando le paratie del MoSE sono in funzione». **POTENZIALITÀ** E nonostante tutte queste difficoltà «Venezia segna una diminuzione di traffici commerciali contenuta nell' 11%, collocandosi fra i porti italiani come il più resiliente, a conferma ulteriore del ruolo strategico e potenzialmente leader grazie al territorio produttivo alle spalle e all' unicità della città storica stessa» ha sottolineato sempre ieri Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community e presidente di Assoagenti che, come **Musolino**, ha puntato sulla conca di navigazione, anzi sulle conche: «Un progetto di integrazione fra conche di navigazione, intelligenza artificiale per la gestione ottimizzata delle navi e dei terminal, e progettazione di un porto di altura per i traffici incompatibili con i fondali lagunari» sono le tre cose fondamentali che servono a Venezia e a Chioggia. Per la **Comunità portuale**, poi, ne serve una quarta, e cioè «un' **Autorità** di **Sistema Portuale** nei pieni poteri ed efficiente, e quindi è indispensabile che si proceda in tempi brevissimi alla nomina del nuovo presidente e che la nomina sia espressione del territorio con conoscenze e professionalità specifiche sulla portualità e sulla città di Venezia». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Venezia Port Community sollecita la nomina del nuovo presidente dell' AdSP dell' Adriatico Settentrionale

Espresso l' auspicio che l' incaricato sia espressione del territorio Venezia Port Community, l' organismo che coinvolge associazioni, imprese ed enti interessati alla promozione della portualità veneziana, sollecita la rapida nomina del nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale** e auspica che chi sarà chiamato alla guida dell' ente che gestisce i porti di Venezia e Chioggia sia espressione del territorio.

«Abbiamo bisogno - ha spiegato Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community - di un' **Autorità di Sistema Portuale** nei pieni poteri ed efficiente e quindi è indispensabile che si proceda in tempi brevissimi alla nomina del nuovo presidente e che la nomina sia espressione del territorio con conoscenze e professionalità specifiche sulla portualità e sulla città di Venezia; così da poter coordinare da subito le tante scelte urgenti, fra le quali anche la definizione delle concessioni per i terminal, vera linfa imprenditoriale del porto, e la questione del lavoro **portuale**». Riferendosi alla quantità di merci movimentata dal porto di Venezia nei primi nove mesi di quest' anno (del 23 ottobre 2020), Santi ha sottolineato che si tratta di «una diminuzione di traffici commerciali contenuta nell' 11%, collocandosi fra i porti italiani come il più resiliente, a conferma ulteriore del ruolo strategico e potenzialmente leader grazie al territorio produttivo alle spalle e all' unicità della città storica stessa. Ma ora - ha osservato - non va allentata la presa». Circa il traffico delle crociere, la Venezia Port Community ha ricordato che per questo settore è stato tracciato un percorso già dall' ultimo Comitato, ed è stato confermato anche dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione della recente visita a Venezia, percorso che dovrà garantire continuità per un traffico fondamentale della città raggiungendo obiettivi di sostenibilità ambientale in un periodo futuro di ripartenza lenta e responsabile. «Dobbiamo - ha concluso Santi - fornire certezze agli armatori e ai tantissimi clienti del nostro porto: troppe incertezze e indecisioni sul futuro non hanno aiutato, ma ora la rotta è tracciata verso un futuro di efficienza e innovazione. Il nostro porto può diventare la realizzazione concreta di un **sistema** virtuoso di investimenti, magari utilizzando in parte il recovery fund, mirato a salvaguardare l' economia e l' ambiente della laguna veneta, di Venezia e Chioggia, patrimonio mondiale ma soprattutto vita per migliaia di lavoratori del porto, della pesca e del turismo».



12 novembre 2020

La Venezia Port Community sollecita la nomina del nuovo presidente dell'AdSP dell'Adriatico Settentrionale

Espresso l'auspicio che l'incaricato sia espressione del territorio

«Abbiamo bisogno - ha spiegato Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community - di un' Autorità di Sistema Portuale nei pieni poteri ed efficiente e quindi è indispensabile che si proceda in tempi brevissimi alla nomina del nuovo presidente e che la nomina sia espressione del territorio con conoscenze e professionalità specifiche sulla portualità e sulla città di Venezia; così da poter coordinare da subito le tante scelte urgenti, fra le quali anche la definizione delle concessioni per i terminal, vera linfa imprenditoriale del porto, e la questione del lavoro portuale».

Riferendosi alla quantità di merci movimentata dal porto di Venezia nei primi nove mesi di quest'anno (del 23 ottobre 2020), Santi ha sottolineato che si tratta di «una diminuzione di traffici commerciali contenuta nell' 11%, collocandosi fra i porti italiani come il più resiliente, a conferma ulteriore del ruolo strategico e potenzialmente leader grazie al territorio produttivo alle spalle e all'unicità della città storica stessa. Ma ora - ha osservato - non va allentata la presa».

Circa il traffico delle crociere, la Venezia Port Community ha ricordato che per questo settore è stato tracciato un percorso già dall'ultimo Comitato, ed è stato confermato anche dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione della recente visita a Venezia, percorso che dovrà garantire continuità per un traffico fondamentale della città raggiungendo obiettivi di sostenibilità ambientale in un periodo futuro di ripartenza lenta e responsabile.

«Dobbiamo - ha concluso Santi - fornire certezze agli armatori e ai tantissimi clienti del nostro porto: troppe incertezze e indecisioni sul futuro non hanno aiutato, ma ora la rotta è tracciata verso un futuro di efficienza e innovazione. Il nostro porto può diventare la realizzazione concreta di un sistema virtuoso di investimenti, magari utilizzando in parte il recovery fund, mirato a salvaguardare l'economia e l'ambiente della laguna veneta, di Venezia e Chioggia, patrimonio mondiale ma soprattutto vita per migliaia di lavoratori del porto, della pesca e del turismo».

Leggi le notizie su [Bilancio Annuale 2020](#), [Innovazione](#) e [Servizi](#)

Venezia Port Community: compatti per una visione della città-porto del futuro

Subito un Presidente per AdSP competente ed espressione del territorio Venezia, 12 novembre 2020 - Superato il traguardo delle trenta fra Associazioni imprenditoriali, soggetti rappresentativi del mondo del lavoro e imprese strategiche, la Venezia Port Community è impegnata e compatta a garantire l'efficienza del Mose per tutelare il bene più prezioso, la città di Venezia, salvaguardando nel contempo il lavoro e l'economia dei traffici commerciali, industriali e la pesca. Su questi temi è in corso una proficua interlocuzione con le **Autorità** preposte per cercare di definire procedure e regole che possano dare le giuste risposte a interessi che sono intrinsecamente contrapposti e un progetto di integrazione fra conche di navigazione (il funzionamento delle quali diventa priorità assoluta), intelligenza artificiale per la gestione ottimizzata delle navi e dei terminal e progettazione di un porto di altura per i traffici incompatibili. "Abbiamo bisogno di un **Autorità** di **Sistema** Portuale nei pieni poteri ed efficiente - afferma Alessandro Santi, Coordinatore della Venezia Port Community - e quindi è indispensabile che si proceda in tempi brevissimi alla nomina del nuovo Presidente e che la nomina sia espressione del territorio con conoscenze e professionalità specifiche sulla portualità e sulla città di Venezia; così da poter coordinare da subito le tante scelte urgenti, fra le quali anche la definizione delle concessioni per i terminal, vera linfa imprenditoriale del porto, e la questione del lavoro portuale". Per il settore delle crociere è stato tracciato un percorso già dall'ultimo Comitato, ed è stato confermato anche dalla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione della recente visita a Venezia, che dovrà garantire continuità per un traffico fondamentale della città raggiungendo obiettivi di sostenibilità ambientale in un periodo futuro di ripartenza lenta e responsabile. "Venezia segna una diminuzione di traffici commerciali contenuta nell'11% - sottolinea Santi - collocandosi fra i porti italiani come il più resiliente, a conferma ulteriore del ruolo strategico e potenzialmente leader grazie al territorio produttivo alle spalle e all'unicità della città storica stessa. Ma ora non va allentata la presa". La Comunità si sta impegnando sul fronte dei pescaggi per annullare gli effetti negativi di due anni dove sono stati persi fino ad un metro di pescaggio, con la conseguenza di aver condizionato, in concomitanza con l'attuale scarsa disponibilità di stiva nel settore container, risultati che avrebbero potuto essere largamente più positivi. "Dobbiamo fornire certezze agli armatori e ai tantissimi clienti del nostro porto: troppe incertezze e indecisioni sul futuro non hanno aiutato, ma ora - conclude Alessandro Santi - la rotta è tracciata verso un futuro di efficienza e innovazione. Il nostro porto può diventare la realizzazione concreta di un **sistema** virtuoso di investimenti, magari utilizzando in parte il recovery fund, mirato a salvaguardare l'economia e l'ambiente della laguna veneta, di Venezia e Chioggia, patrimonio mondiale ma soprattutto vita per migliaia di lavoratori del porto, della pesca e del turismo".



Venezia Port Community: "Subito la nomina del nuovo presidente dell' Authority"

Redazione

Venezia - **Venezia** Port Community - l' organismo che coinvolge associazioni, imprese ed enti interessati alla promozione della portualità veneziana - sollecita la rapida nomina del nuovo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e auspica che chi sarà chiamato alla guida dell' ente che gestisce i porti di **Venezia** e Chioggia sia espressione del territorio. "Abbiamo bisogno - ha spiegato Alessandro Santi, coordinatore della **Venezia** Port Community - di un' Autorità di Sistema Portuale nei pieni poteri ed efficiente e quindi è indispensabile che si proceda in tempi brevissimi alla nomina del nuovo presidente e che la nomina sia espressione del territorio con conoscenze e professionalità specifiche sulla portualità e sulla città di **Venezia**; così da poter coordinare da subito le tante scelte urgenti, fra le quali anche la definizione delle concessioni per i terminal, vera linfa imprenditoriale del **porto**, e la questione del lavoro portuale". Parlando della quantità di merci movimentata dal **porto** di **Venezia** nei primi nove mesi di quest' anno, Santi ha sottolineato che si tratta di "una diminuzione di traffici commerciali contenuta nell' 11%, collocandosi fra i porti italiani come il più resiliente, a conferma ulteriore del ruolo strategico e potenzialmente leader grazie al territorio produttivo alle spalle e all' unicità della città storica stessa. Ma ora - ha osservato - non va allentata la presa". Per quanto riguarda il traffico delle crociere, la **Venezia** Port Community ha ricordato che per questo settore è stato tracciato un percorso già dall' ultimo Comitato, ed è stato confermato anche dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione della recente visita a **Venezia**, percorso che dovrà garantire continuità per un traffico fondamentale della città raggiungendo obiettivi di sostenibilità ambientale in un periodo futuro di ripartenza lenta e responsabile. "Dobbiamo - ha concluso Santi - fornire certezze agli armatori e ai tantissimi clienti del nostro **porto**: troppe incertezze e indecisioni sul futuro non hanno aiutato, ma ora la rotta è tracciata verso un futuro di efficienza e innovazione. Il nostro **porto** può diventare la realizzazione concreta di un sistema virtuoso di investimenti, magari utilizzando in parte il recovery fund, mirato a salvaguardare l' economia e l' ambiente della laguna veneta, di **Venezia** e Chioggia, patrimonio mondiale ma soprattutto vita per migliaia di lavoratori del **porto**, della pesca e del turismo".



Venezia Port Community: "Subito la nomina del nuovo presidente dell' Authority"

12 NOVEMBRE 2020 - Redazione



Venezia - Venezia Port Community - l'organismo che coinvolge associazioni, imprese ed enti interessati alla promozione della portualità veneziana - sollecita la rapida nomina del nuovo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e auspica che chi sarà chiamato alla guida dell'ente che gestisce i porti di Venezia e Chioggia sia espressione del territorio.

"Abbiamo bisogno - ha spiegato Alessandro Santi,

Iscriviti alla newsletter

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

Musolino: agire come un Sistema Paese

Intervenuto stamane al Forum online Green Logistics Intermodal

Redazione

VENEZIA Dobbiamo finalmente cominciare ad agire come un Sistema Paese dove le 16 Autorità di Sistema portuale italiane non si muovono più secondo logiche di contrapposizione, ma collaborano attivamente per competere nei mercati globali e dove porti e interporti, sempre di più, interagiscono per fluidificare la catena logistica. Lo ha dichiarato Pino Musolino, commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, intervenendo stamane al Forum online Green Logistics Intermodal, dopo aver precisato che Il Covid ha agito come elemento di forte accelerazione dei processi nel mondo della logistica e dei traffici portuali, acuendo le situazioni di crisi già presenti e imponendo un salto di qualità in termini di azione e di pensiero da parte degli operatori pubblici e privati, da cui l'esortazione a cominciare ad agire come un Sistema Paese. Proseguendo nel suo intervento al Forum che ha segnato anche l'inaugurazione della piattaforma digitale di Fiera di Padova, Musolino ha aggiunto che però bisogna agire: Occorre fare in fretta per cogliere le opportunità offerte dallo scenario globale e dalla ritrovata centralità del Mediterraneo negli scambi internazionali. Al momento non ci stiamo riuscendo se pensiamo che delle oltre 450 milioni di tonnellate annue di merci che transitano per Suez solo 45 milioni sono intercettate dal nostro Paese, mentre le rimanenti vanno a finire in altri porti del sud Europa o addirittura nei porti del nord Europa. Una ritrovata competitività passa anche attraverso una relazione più stretta con i Paesi del Nord Africa. Ricordiamoci che l'Africa sarà, a detta di molti analisti, protagonista di una crescita repentina nei prossimi cento anni. Il nostro Paese ha molto da guadagnare da una relazione solida con il continente africano essendo detentore di un enorme know how industriale e i porti veneti potranno distinguersi su questo fronte essendo leader nel settore dei project cargo, ossia dei manufatti industriali ad altissimo valore aggiunto. Allo stesso modo ha precisato il commissario straordinario occorre adottare una visione olistica dello sviluppo infrastrutturale: le opere vanno realizzate quando servono e dove servono e i tempi di realizzazione, così anche per le manutenzioni, devono rispettare i programmi altrimenti ci muoveremo sempre nell'emergenza. D'altra parte, credo vada fatta una riflessione approfondita sullo scenario infrastrutturale esistente, ritengo infatti che mettendo a sistema le opere attualmente esistenti, migliorandole e adattandole, potremmo venire incontro a buona parte delle nostre esigenze senza doverne realizzare per forza di nuove, salvaguardando così risorse preziose e impendendo ulteriore consumo di suolo. Ad esempio, i porti lagunari sono gli unici a sud del Belgio e dell'Olanda che dispongono di una via di collegamento fluviale ma questa è utilizzabile solo in parte, perché andrebbero adeguati alcuni punti del percorso e alzato di qualche centimetro un ponte affinché fosse realmente competitiva e potesse diventare una valida alternativa al trasporto su gomma. Concludendo, Musolino ha detto che Nel nostro Paese si è spesso costruito senza calcolare le ricadute delle opere che venivano realizzate. Ne sanno qualcosa i porti di Venezia e Chioggia che, avendo alle spalle 1300 aziende insediate per oltre 21 mila addetti e con una produzione annua di 6,6 miliardi di euro e 21 miliardi considerato anche l'indotto, si trovano ora a fare i conti con una conca di navigazione che al momento non permette l'entrata delle navi superiori ai 200 metri quando le paratie del

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI SRL'. The main headline is 'Musolino: agire come un Sistema Paese' with a sub-headline 'Intervenuto stamane al Forum online Green Logistics Intermodal'. Below the headline is a photo of Pino Musolino, the Commissioner of the Northern Adriatic Sea Port System, standing in front of flags. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME POPOLARI' and 'ULTIME' featuring various news items with small images and titles.

MoSE sono in funzione. È un'opera sbagliata nel progetto e sbagliata nella realizzazione che rischia di vanificare gli enormi sforzi compiuti negli ultimi tre anni per superare l'annoso problema degli escavi manutentivi.



Santi: serve AdSp nei pieni poteri

Per salvaguardare la città ed i traffici commerciali

Redazione

VENEZIA Serve un'AdSp nei pieni poteri ed efficiente per salvaguardare la città e l'economia, sostiene Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community. Superato il traguardo delle trenta fra Associazioni imprenditoriali, soggetti rappresentativi del mondo del lavoro e imprese strategiche, la Venezia Port Community è infatti impegnata e compatta a garantire l'efficienza del Mose per tutelare il bene più prezioso, la città di Venezia, salvaguardando nel contempo il lavoro e l'economia dei traffici commerciali, industriali e la pesca. Su questi temi è in corso una proficua interlocuzione con le Autorità preposte per cercare di definire procedure e regole che possano dare le giuste risposte a interessi che sono intrinsecamente contrapposti e un progetto di integrazione fra conche di navigazione (il funzionamento delle quali diventa priorità assoluta), intelligenza artificiale per la gestione ottimizzata delle navi e dei terminal e progettazione di un porto di altura per i traffici incompatibili. Abbiamo bisogno di un'Autorità di Sistema portuale nei pieni poteri ed efficiente afferma Alessandro Santi e quindi è indispensabile che si proceda in tempi brevissimi alla nomina del nuovo presidente e che la nomina sia espressione del territorio con conoscenze e professionalità specifiche sulla portualità e sulla città di Venezia; così da poter coordinare da subito le tante scelte urgenti, fra le quali anche la definizione delle concessioni per i terminal, vera linfa imprenditoriale del porto, e la questione del lavoro portuale. Per il settore delle crociere è stato tracciato un percorso già dall'ultimo Comitato, ed è stato confermato anche dalla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti in occasione della recente visita a Venezia, che dovrà garantire continuità per un traffico fondamentale della città raggiungendo obiettivi di sostenibilità ambientale in un periodo futuro di ripartenza lenta e responsabile. Venezia segna una diminuzione di traffici commerciali contenuta nell'11% sottolinea Santi collocandosi fra i porti italiani come il più resiliente, a conferma ulteriore del ruolo strategico e potenzialmente leader grazie al territorio produttivo alle spalle e all'unicità della città storica stessa. Ma ora non va allentata la presa. La Comunità si sta impegnando sul fronte dei pescaggi per annullare gli effetti negativi di due anni dove sono stati persi fino ad un metro di pescaggio, con la conseguenza di aver condizionato, in concomitanza con l'attuale scarsa disponibilità di stiva nel settore container, risultati che avrebbero potuto essere largamente più positivi. Dobbiamo fornire certezze agli armatori e ai tantissimi clienti del nostro porto: troppe incertezze e indecisioni sul futuro non hanno aiutato, ma ora conclude Alessandro Santi la rotta è tracciata verso un futuro di efficienza e innovazione. Il nostro porto può diventare la realizzazione concreta di un sistema virtuoso di investimenti, magari utilizzando in parte il recovery fund, mirato a salvaguardare l'economia e l'ambiente della laguna veneta, di Venezia e Chioggia, patrimonio mondiale ma soprattutto vita per migliaia di lavoratori del porto, della pesca e del turismo.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. The main article title is 'Santi: serve AdSp nei pieni poteri' with a sub-headline 'Per salvaguardare la città ed i traffici commerciali'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. On the right side, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Ricevo' button. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Assemblea annuale di Assarmital' and 'Manifesteraggio dalle Infrastrutture portuali'.

Il Nautilus

Venezia

Aperto questa mattina Green Logistics Intermodal Forum dedicato alla logistica sostenibile del futuro

Dalla piattaforma digitale della Fiera di Padova, due giorni di dibattito e di business con i leader del settore. Questa mattina si è discusso di Interporti, Porti e Intermodalità, del ruolo svolto durante l'emergenza Covid e delle prospettive future nell'ambito del **sistema** logistico italiano Padova- Sono iniziate questa mattina in streaming sulla piattaforma digitale le due giornate di Green Logistics Intermodal Forum, significativamente intitolate 'La logistica post Covid-19 'Ritorno al passato' o 'resilienza trasformativa?' Una domanda fondamentale che merita una risposta approfondita, alla luce del fatto che la logistica, pur soffrendo inevitabili perdite nei volumi dei traffici, non si è mai fermata a livello nazionale e internazionale nei mesi del lockdown confermando nei fatti il ruolo strategico che svolge per il **sistema** economico e la tenuta sociale del nostro Paese. E' evidente però che c'è bisogno di una riflessione sul futuro del settore e sugli interventi necessari alla luce dei nuovi scenari, nazionali e internazionali che la pandemia sta disegnando. I leader del settore si ritrovano sulla piattaforma digitale della Fiera di Padova per discutere sia degli investimenti e delle politiche già avviate, sia delle iniziative da prevedere nei prossimi mesi. Due giornate di dibattito quindi sul futuro della logistica italiana, ma anche di business per le quasi 100 aziende del settore che partecipano alla manifestazione con il proprio stand virtuale interattivo. In mattinata si è tenuto il primo dei due convegni previsti 'Infrastrutture per l'Intermodalità del prossimo decennio-Progetti operativi per il completamento del **sistema** infrastrutturale italiano' che ha visto la partecipazione dei principali protagonisti dell'intermodalità e della portualità italiana. Ad aprire i lavori, moderati dalla giornalista esperta di trasporti Morena Pivetti, gli interventi dell'assessore alle infrastrutture e trasporti nonché vicepresidente della Regione Veneto, Elisa De Berti e del presidente di UIR (l'associazione degli interporti italiani) Matteo Gasparato. La vicepresidente Elisa De Berti ha illustrato il nuovo Piano Generale dei Trasporti appena approvato dalla Regione Veneto 'Il piano precedente era vecchio di 30 anni ed era assolutamente necessario dotarsi di un nuovo strumento. Abbiamo scelto, con il supporto di un board tecnico scientifico di alto livello, guidato dal professor Ennio Cascetta, di non scrivere un 'piano progetto', ma un 'piano processo' che, fissate alcune priorità come l'investimento sulla ferrovia, indichi la strategia per raggiungere gli otto obiettivi del piano. Abbiamo previsto, nei prossimi 10 anni ben 21 miliardi di investimenti, dei quali 12 già finanziati. E le manutenzioni saranno al centro della nostra attenzione, un terzo degli investimenti sarà dedicato a questo aspetto fondamentale'. Il presidente di UIR, Matteo Gasparato ha sottolineato: 'Oggi è ormai consolidato il ruolo strategico ricoperto della Rete degli interporti italiani nel perseguire politiche di sviluppo e modernizzazione del Paese e quindi nel promuovere interessi pubblici di livello generale. Anche per questo è in fase di discussione oggi alla Camera dei Deputati una proposta di provvedimento legislativo che si inquadra nella necessità di fornire una solida disciplina generale in materia di Interporti e di rete interportuale nazionale. Questa revisione che ci vede favorevoli si rende ormai urgente a causa del ruolo sempre più rilevante a livello trasportistico assunto nel corso del tempo dagli enti interportuali. Dobbiamo disporre di un quadro programmatico ampio, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto. E' necessaria una qualche forma di indirizzo, programmazione e coordinamento dello sviluppo e del miglioramento qualitativo delle infrastrutture intermodali e logistiche. L'obiettivo è di avere una maggior coerenza fra politiche UE, politiche nazionali attraverso nuovi e specifici organismi e strumenti



di coordinamento'. Estremamente interessante la tavola rotonda che ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti del panorama logistico



Il Nautilus

Venezia

italiano. Nicola Boaretti direttore generale dell' Interporto Quadrante Europa ha spiegato: 'L' intermodalità ha dimostrato la sua grande resilienza in questa fase di crisi dovuta alla pandemia e infatti il trasporto combinato anche nel nostro interporto ha garantito i collegamenti con il centro Europa quando il trasporto stradale era bloccato alle frontiere. Questo sottolinea il ruolo strategico che interporti e porti hanno per l' economia del Paese e credo che queste infrastrutture non debbano passare in mani straniere, spostando altrove il luogo dove si definiscono le strategie globali della logistica. Credo che il Governo lo abbia compreso immaginando l' estensione della golden share anche agli interporti' Claudio Ricci AD di Interporto Campano ha messo in evidenza come la crisi pandemica abbia accelerato dinamiche già presenti nel settore: 'Crediamo che il COVID accelererà gli investimenti in software che il nostro settore ha già iniziato a fare, e che sono molto utili per aumentare l' efficienza degli interporti. Certo ci sono degli investimenti infrastrutturali da realizzare, dobbiamo eliminare i colli di bottiglia, migliorare le direttrici nord sud, ma la digitalizzazione eliminando sprechi e inefficienze rende già da sola molto più sostenibile il trasporto non solo da un punto di vista ambientale, ma anche da quello economico.' Zeno D' Agostino Presidente della **Autorità Portuale** dell' **Adriatico** Orientale (Porti di Trieste e Monfalcone) ha acceso un faro su due aspetti importanti: ' Dobbiamo essere capaci di immaginare che il nostro **sistema**, in caso di emergenza, sia in grado di disconnettersi dalle reti globali -lo sta facendo ora per il Covid - senza perdere le connessioni fondamentali a sostegno l' economia. Una capacità di resilienza che la ferrovia e l' intermodalità stanno dimostrando di garantire. Ancora fondamentale è la capacità di avere idee che servono tanto, se non più delle risorse economiche: per fare un esempio comprensibile, la Cina sta ricolonizzando l' Africa non perchè ha grandi risorse economiche, o almeno non solo, ma perchè ha idee e progettualità precise a lungo e medio termine'. Un tema ripreso anche da Marco Spinedi presidente di Interporto Bologna : 'Arriveranno i soldi dall' Europa ma dobbiamo evitare il pressapochismo nella loro gestione. Bisogna realizzare le infrastrutture che servono, ma attenti a non farle il male. I soldi devono essere spesi al meglio perchè altrimenti avranno pochi effetti sul PIL.' Spinedi lancia anche un invito alla collaborazione tra Regioni. 'Ho apprezzato l' impostazione del nuovo PGT del Veneto ma sulla logistica il Nord Est deve muoversi in maniera coordinate. Serve una regia che coinvolga le tre Amministrazioni Regionali, i Porti di Trieste e Venezia e gli Interporti di Verona, Padova e Bologna'. Riccardo Maria Monti presidente di Interporto Sud Europa - Marcanise ha spiegato: 'La logistica è fondamentale per la sostenibilità ambientale, e uno dei nodi è portare il più possibile le merci sulla rotaia. Ma altrettanto importante è la digitalizzazione grazie alla quale si riducono i tempi morti, le code dei camion, introducendo in tutto il lavoro tutte le semplificazioni e facilitazioni possibili' Marco Gosso, AD di Mercitalia ha sottolineato il ruolo del trasporto merci nelle settimane del lockdown: 'Abbiamo lavorato sempre senza mai fermarci in Italia e all' estero, con tutte le misure di sicurezza. Alcuni ambiti hanno segnato una flessione dei volumi, altri hanno retto o addirittura, sull' internazionale, hanno evidenziato una crescita della domanda. Bisognerà fare in modo che i servizi acquisiti dal ferroviario non tornino poi al tutto strada anche a fronte dell' attuale eccesso di offerta di trasporto che si gioca molto sul fronte delle tariffe' **Pino Musolino** Commissario dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **mare Adriatico Settentrionale** (Porti di Venezia e Chioggia) affronta due questioni fondamentali, la prima di carattere generale, la seconda che riguarda direttamente i 'suoi' Porti: 'Se ci chiamiamo **Autorità** di **Sistema**, è perchè, dico finalmente, dopo tanti anni, la legge di riforma della portualità italiana ragiona in termini appunto di **'sistema'**: dobbiamo evitare contrapposizioni campanilistiche che non hanno ragione d' essere. I 16 Porti italiani sono i giocatori di una stessa squadra, non dobbiamo essere in competizione tra noi'. Sui Porti di Venezia e Chioggia **Musolino** ha evidenziato che la questione è l' accessibilità ora che il MOSE è in funzione. 'Il MOSE è l' esempio di come talvolta facciamo scelte senza immaginare tutte le conseguenze: Venezia e Chioggia rischiano di essere gli unici porti marittimi al mondo senza accessibilità al **mare** per molti giorni all' anno. Un problema aggravato dal fatto che la conca di navigazione prevista pr

ovviare in parte all' isolamento è stata progettata e poi costruita in modo sbagliato. Noi non possiamo abdicare al nostro ruolo storico'. Sergio Gelain presidente di Interporto Padova ha evidenziato i risultati positive degli investimenti fatti in automazione e informatizzazione: 'Non abbiamo avuto flessioni dei



Il Nautilus

Venezia

traffici intermodali in questi mesi e questo anche grazie ingenti agli investimenti fatti negli ultimi anni: gru elettriche a portale, binari da 750 metri automazione degli ingressi stradali e ferroviari al terminal e speciali software di gestione delle movimentazioni. Le nuove tecnologie danno grandi risultati ma richiedono uno sforzo enorme non solo per gli investimenti necessari ma anche per la formazione del personale.' Luigi Legnani, presidente di Fercargo l'associazione delle imprese ferroviarie merci private sottolinea alcuni interventi necessari per rendere più efficiente il trasporto intermodale e in generale il cargo ferroviario: 'La ferrovia è un **sistema** complesso che ha bisogno di infrastrutture adeguate ma la cui efficienza dipende molto anche dalla gestione del servizio come del traffico. Bisogna agire ad esempio sulla normative che devono essere europea, condivise e adottate da tutti, pensiamo sempre ai colli di bottiglia nell'infrastruttura, che ovviamente bisogna eliminare, ma altrettanto penalizzanti sono quelli in ambito gestionale e normativo. E questo riguarda anche manovra, terminal e rotabili ed è per questo che abbiamo creato un Forum Fercargo che li comprende con le loro specificità' Infine Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale ha posto l'accento sul fatto che, parlando di logistica si deve avere una visione come minimo internazionale o globale e non solo nazionale 'Rotterdam non serve solo l'Olanda e Amazon non consegna solo negli Stati Uniti e dobbiamo quindi imparare a ragionare su orizzonti molto più ampi anche quando pensiamo al nostro **sistema** logistico. Un secondo aspetto sul quale pongo l'attenzione, anche perchè noi con l'emergenza ci siamo confrontati purtroppo fin dal 2018 con il crollo del Ponte Morandi a Genova, è che dobbiamo migliorare di molto l'individuazione e la gestione dei rischi: che non vuol dire solo crolli o pandemie ma anche ad esempio effetti sulle rotte dei traffici causati da tensioni geopolitiche o guerre economiche e i rischi dei sistemi informatici'.

Intervenendo di Musolino al Forum online Green Logistics Intermodal

Padova, 12 novembre 2020 - "Il Covid ha agito come elemento di forte accelerazione dei processi nel mondo della logistica e dei traffici portuali, acuendo le situazioni di crisi già presenti e imponendo un salto di qualità in termini di azione e di pensiero da parte degli operatori pubblici e privati. Dobbiamo finalmente cominciare ad agire come un **Sistema Paese** dove le 16 **autorità** di **sistema** portuale italiane non si muovono più secondo logiche di contrapposizione ma collaborano attivamente per competere nei mercati globali e dove porti e interporti, sempre di più, interagiscono per fluidificare la catena logistica". "Occorre fare in fretta per cogliere le opportunità offerte dallo scenario globale e dalla ritrovata centralità del Mediterraneo negli scambi internazionali. Al momento non ci stiamo riuscendo se pensiamo che delle oltre 450 milioni di tonnellate annue di merci che transitano per Suez solo 45 milioni sono intercettate dal nostro Paese, mentre le rimanenti vanno a finire in altri porti del sud Europa o addirittura nei porti del nord Europa. Una ritrovata competitività passa anche attraverso una relazione più stretta con i Paesi del Nord Africa. Ricordiamoci che l' Africa sarà, a detta di molti analisti, protagonista di una crescita repentina nei prossimi cento anni. Il nostro Paese ha molto da guadagnare da una relazione solida con il continente africano essendo detentore di un enorme know how industriale e i porti veneti potranno distinguersi su questo fronte essendo leader nel settore dei project cargo, ossia dei manufatti industriali ad altissimo valore aggiunto". "Allo stesso modo occorre adottare una visione olistica dello sviluppo infrastrutturale : le opere vanno realizzate quando servono e dove servono e i tempi di realizzazione, così anche per le manutenzioni, devono rispettare i programmi altrimenti ci muoveremo sempre nell' emergenza. D' altra parte, credo vada fatta una riflessione approfondita sullo scenario infrastrutturale esistente, ritengo infatti che mettendo a **sistema** le opere attualmente esistenti, migliorandole e adattandole, potremmo venire incontro a buona parte delle nostre esigenze senza doverne realizzare per forza di nuove, salvaguardando così risorse preziose e impendendo ulteriore consumo di suolo. Ad esempio, i porti lagunari sono gli unici a sud del Belgio e dell' Olanda che dispongono di una via di collegamento fluviale ma questa è utilizzabile solo in parte, perché andrebbero adeguati alcuni punti del percorso e alzato di qualche centimetro un ponte affinché fosse realmente competitiva e potesse diventare una valida alternativa al trasporto su gomma". "Nel nostro Paese si è spesso costruito senza calcolare le ricadute delle opere che venivano realizzate. Ne sanno qualcosa i porti di Venezia e Chioggia che, avendo alle spalle 1300 aziende insediate per oltre 21 mila addetti e con una produzione annua di 6,6 miliardi di euro e 21 miliardi considerato anche l' indotto, si trovano ora a fare i conti con una conca di navigazione che al momento non permette l' entrata delle navi superiori ai 200 metri quando le paratie del MoSE sono in funzione. E' un' opera sbagliata nel progetto e sbagliata nella realizzazione che rischia di vanificare gli enormi sforzi compiuti negli ultimi tre anni per superare l' annoso problema degli escavi manutentivi".



uominietrasporti

Venezia

Green Logistics Forum, una due giorni per riflettere sul ruolo dell' intermodalità

È in corso di svolgimento, il 12 e il 13 novembre, sulla piattaforma della Fiera di Padova, una rassegna di incontri, dibattiti e relazioni per verificare come il trasporto intermodale possa aiutare, oltre alla sostenibilità, anche l' economia

Tempi grami per fiere e convegni. Costretti a migrare sul digitale per continuare a trovare spazio e visibilità. È quanto sta facendo tra oggi e domani - 12 e 13 novembre - il Green Logistics Intermodal Forum , una due giorni di dibattito e di business con i leader del settore, visibili sulla piattaforma digitale della Fiera di Padova e dedicati allo sviluppo dell' intermodalità come strumento di sostegno dell' economia del Paese e alla logistica sostenibile. Il titolo prescelto - « La logistica post Covid-19 'Ritorno al passato' o 'resilienza trasformativa?' » - pone una domanda complessa, considerando che la logistica, pur soffrendo inevitabili perdite nei volumi dei traffici, non si è mai fermata a livello nazionale e internazionale nei mesi del lockdown confermando nei fatti il ruolo strategico che svolge per il **sistema economico** e la tenuta sociale del nostro Paese. È però necessario riflettere sul futuro del settore e sugli interventi divenuti necessari alla luce dei nuovi scenari che la pandemia sta disegnando. Nel corso della prima giornata si è tenuto il primo dei due convegni previsti - ' Infrastrutture per l' Intermodalità del prossimo decennio- Progetti operativi per il completamento del **sistema infrastrutturale italiano** ' - che ha visto la partecipazione dei principali protagonisti dell' intermodalità e della portualità italiana. E se Matteo Gasparato , neo presidente della UIR (Unione Interporti Riuniti) si è detto favorevole rispetto alla nuova legge in materia di interporti, attualmente in discussione alla Camera dei Deputati, sperando che possa delineare un quadro programmatico ampio, in coerenza con i corridoi transeuropei di trasporto, Nicola Boaretti , direttore generale dell' Interporto Quadrante Europa ha sottolineato come, visto il ruolo strategico di porti e interporti per l' economia del paese, in grado di garantire collegamenti con il centro Europa anche quando il trasporto stradale rimane bloccato alle frontiere a causa della pandemia, sia necessario non farle passare in mani straniere, spostando altrove il luogo dove si definiscono le strategie globali della logistica Claudio Ricci , AD di Interporto Campano, ha posto l' accento sulla necessità di investire in digitalizzazione per eliminare sprechi e inefficienze in modo da rendere il trasporto combinato non soltanto più sostenibile ma anche più economico. Tema ribadito pure da Riccardo Maria Monti, presidente di Interporto Sud Europa - Marcanise. Mentre Zeno D' Agostino , presidente della **Autorità Portuale dell' Adriatico** Orientale (Trieste e Monfalcone) ha riflettuto sulla necessità del **sistema** di disconnettersi, in caso di emergenza come l' attuale, dalle reti globali, senza perdere le connessioni fondamentali a sostegno l' economia. Una capacità di resilienza che la ferrovia e l' intermodalità stanno dimostrando di garantire. Marco Spinedi , presidente di Interporto Bologna, ha auspicato la creazione di una regia che coinvolga tre amministrazioni Regionali (Emilia Romagna, Veneto e Friuli Venezia Giulia), i Porti di Trieste e Venezia e gli Interporti di Verona, Padova e Bologna. Marco Gosso , AD di Mercitalia, ha riferito dell' intensa attività della società che guida e di come, a fronte della flessione dei volumi in alcuni settori, altri hanno retto o addirittura, sull' internazionale, hanno fatto registrare una crescita. E si è quindi augurato che questa domanda canalizzato verso il servizi ferroviario non torni poi al tutto strada, anche a fronte dell' attuale eccesso di offerta di trasporto che si gioca molto sul fronte delle tariffe. Dopo **Pino Musolino** , Commissario dell' **Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Settentrionale** (Venezia e Chioggia), che



ha invitato tutti a fare **sistema** e a fare in modo che i 16 Porti italiani diventino giocatori di una stessa squadra, Sergio Gelain ,



uominietrasporti

Venezia

presidente di Interporto Padova ha riscontrato come i risultati positivi confermati anche nei difficili mesi del Covid siano stati la conseguenza degli investimenti fatti in automazione e informatizzazione (gru elettriche a portale, binari da 750 metri, automazione degli ingressi stradali e ferroviari al terminal e speciali software di gestione delle movimentazioni). Luigi Legnani, presidente di Fercargo, ha enfatizzato la necessità di rimuovere non soltanto i colli di bottiglia dell'infrastruttura, ma anche quelli di natura gestionale e normativa. E questo riguarda anche manovra, terminal e rotabili. Infine Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha posto l'accento sul fatto che, parlando di logistica si deve avere una visione come minimo internazionale perché «Rotterdam non serve solo l'Olanda e Amazon non consegna solo negli Stati Uniti». Nel secondo appuntamento - «La Carta di Padova - insieme per una logistica Sostenibile» - è stato presentato il documento che tredici associazioni non solo della logistica hanno definito come piattaforma condivisa per avviare azioni comuni finalizzate alla reale sostenibilità ambientale, sociale ed economica del sistema logistico e trasportistico nazionale. Un manifesto che riconosce l'importanza per un impegno a favore di una logistica più sostenibile da un punto di vista ambientale, sociale ed economico. Un documento che vuole contribuire fattivamente al dibattito pubblico e istituzionale inserendo la logistica, l'industria delle industrie, tra le opportunità per uno sviluppo sostenibile della politica industriale Italiana ed Europea. La Carta è stata consegnata simbolicamente a un alunno di una scuola elementare del padovano. Ai convegni del Forum si aggiunge poi l'opportunità, durante tutta la due giorni, di stringere relazioni commerciali attraverso la nuova piattaforma, che consente a espositori e visitatori di vivere un'inedita esperienza online, totalmente personalizzabile. Infine nello spazio digitale Green Logistics Innovation Village sarà possibile esplorare la proposta dell'ecosistema dell'innovazione e una selezione di prodotti e servizi di startup, per creare occasioni di network e di business tra realtà emergenti e player affermati. Dispositivi di tracciamento (e distanziamento), soluzioni di trasporto ecologico e modulare, intelligenza artificiale applicata ai trasporti e alla gestione del magazzino, una piazza virtuale per il noleggio di macchinari edili: prove tecniche di innovazione nella logistica. Sono alcune delle soluzioni che le startup protagoniste del Green Logistics Innovation Village propongono. Durante la due giorni di Green Logistics Intermodal all'interno della piattaforma digitale sarà possibile esplorare le proposte delle dieci startup selezionate, visitare i loro spazi espositivi virtuali, dialogare con i founder, partecipare agli eventi in calendario e assistere alla finale dello Startup Award, alle 17.30 del 12 dicembre, con la selezione in diretta del vincitore. Blue up, Coloombus, Ermes - X, Next, One Less Van, OOne, Pathlog, Rentmas, Simpool, Greenetica: questi i nomi delle realtà selezionate per il Village. PER CONNETTERSI: <https://greenlogisticsexpo.it/intermodal-forum/>

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Mascherine tarocche nomi di ditte italiane ma prodotte in Cina

GIOVANNI VACCARO

Scatole cinesi, in tutti i sensi. Guardia di finanza e Dogana hanno sequestrato un carico di sessantamila mascherine chirurgiche prodotte in Cina e destinate alla vendita in Italia. I prodotti erano imballati in scatole provenienti dalla Cina, ma riportavano all'interno i marchi di ditte italiane. I controlli su un container, che era stato appena scaricato da una nave battente bandiera liberiana, in cui erano trasportate diverse tipologie di merce, hanno permesso di scoprire che, fra tessuti, monitor per computer e tablet, erano nascoste anche 24 scatole contenenti ciascuna 2.500 mascherine. Gli agenti in servizio nel **porto di Vado** hanno notato che gli imballaggi riportavano la corretta marchiatura "made in China", mentre sulle confezioni all'interno, destinate alla vendita al pubblico in Italia, erano riportati logo e dati di un produttore trevigiano specializzato in gadget. Trovare su un prodotto venduto in Italia le marchiature di una ditta del nostro Paese di solito consente di proporre gli articoli a prezzi superiori e di contare sulla percezione da parte del pubblico di una migliore qualità. Il problema è che, se le mascherine sono invece prodotte in Cina, si configura l'ipotesi che il consumatore venga tratto in inganno, inducendolo appunto a ritenere di aver acquistato un prodotto "made in Italy". Il caso del container in cui è stato trovato il carico di mascherine rientra quindi tra i reati previsti dall'articolo 517 del Codice Penale, che punisce "la commercializzazione di prodotti industriali recanti marchi o segni distintivi fallaci, ossia atti a trarre in inganno sulla origine, provenienza o qualità del prodotto". Oltre al sequestro, la Guardia di finanza sta ora procedendo con le indagini per verificare anche la qualità delle mascherine chirurgiche e la loro rispondenza alle norme di omologazione e certificazione. Inoltre non è escluso che possano emergere anche ipotesi di reati fiscali, dal momento che la produzione in Cina con marcature italiane potrebbe nascondere anche il tentativo di aggirare il pagamento di imposte. Senza contare il fatto che ha messo in moto la lente d'ingrandimento degli agenti, ossia che la partita di mascherine era occultata all'interno di un container in mezzo a merci diverse. I controlli da parte di Dogana e Guardia di finanza sono da alcuni mesi concentrati proprio sui carichi provenienti dalla Cina, considerata di maggior rischio in relazione a possibili traffici illeciti per via delle dimensioni della produzione industriale e dei mercati a cui si rivolgono le esportazioni. --



portovado: erano destinate a una ditta nel trevigiano

Blitz di Finanza e Dogana in porto sequestrate 60 mila mascherine

Erano «made in China», ma sulle confezioni interne, quelle destinate alla vendita al pubblico, riportavano l' indicazione di un produttore italiano. Per questo motivo, ieri mattina, sessantamila mascherine chirurgiche sono state sequestrate nel porto di Vado Ligure nell' ambito di un' operazione congiunta del comando provinciale della guardia di Finanza di Savona e dell' ufficio di zona dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il carico era all' interno di un container arrivato nel porto di Vado dal Far East, precisamente dalla Cina, imbarcato su una motonave battente bandiera liberiana. A seguito di un accurato controllo sulla merce sono stati trovati 24 colli occultati tra scatole di tessuti, monitor lcd, tablet, contenenti ciascuno 2.500 mascherine chirurgiche destinate ad una ditta del trevigiano attiva nel comparto della promozione di gadget aziendali. Gli imballaggi esterni presentavano l' indicazione "made in China", mentre le confezioni interne, destinate alla vendita al pubblico, avevano quella di un produttore italiano. «Circostanza - precisano da Finanza e Agenzia delle Dogane - che avrebbe potuto trarre in inganno il consumatore, inducendolo a ritenere di trovarsi di fronte ad un prodotto nazionale. Di qui il sequestro e la denuncia di una persona per aver messo in circolazione prodotti con segni mendaci. Al momento, inoltre, sono in corso ulteriori accertamenti per verificare la qualità della merce sequestrata e l' eventuale emersione di violazioni amministrative di natura fiscale. o.ste. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Covid: Gdf Savona sequestra 60 mila mascherine

Un'operazione congiunta del Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Savona e del locale Ufficio dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), ha condotto al sequestro - nel porto di Vado Ligure - di 60 mila mascherine chirurgiche. Le indicazioni riportate sulle singole confezioni risultavano mendaci ed idonee a trarre in inganno gli acquirenti sull' origine e provenienza del prodotto, tali da configurare la violazione prevista dall' art. 517 del Codice Penale. L' illecito carico è stato individuato grazie all' attività investigativa svolta dai finanzieri della Compagnia di Savona e dai funzionari dell' Ufficio delle Dogane di Savona, sui traffici che interessano il porto di Vado Ligure, importante snodo commerciale, interessato anche da rotte provenienti dall' Oriente. Nel caso specifico è stato individuato un container in arrivo nel porto di Vado Ligure, proveniente dal Far East, precisamente dalla Cina (zona connotata da maggior rischio in relazione a possibili traffici illeciti), imbarcato su una motonave battente bandiera liberiana. In seguito di accurato controllo, all' interno del container sono stati rinvenuti 24 colli occultati tra scatole di tessuti, monitor lcd, tablet, contenenti ciascuno 2.500 mascherine chirurgiche destinate ad un' azienda del trevigiano operante nel comparto della promozione di gadget aziendali. Gli imballaggi esterni presentavano l' indicazione "made in China", mentre sulle confezioni interne, destinate alla vendita al pubblico, era riportata l' indicazione di un produttore italiano, circostanza che avrebbe potuto trarre in inganno il consumatore, inducendolo a ritenere di trovarsi di fronte ad un prodotto nazionale. I funzionari dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e i militari della Guardia di Finanza hanno quindi proceduto al sequestro delle mascherine ed alla denuncia all' Autorità Giudiziaria, per aver messo in circolazione prodotti recanti segni mendaci, di nr. 01 soggetto. Sono in corso ulteriori accertamenti finalizzati a verificare la qualità della merce sequestrata ed all' eventuale emersione di violazioni amministrative di natura fiscale. L' attività svolta rientra in un più ampio e collaudato coordinamento operativo negli spazi portuali tra gli organi preposti alle attività di controllo (Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e Guardia di Finanza). (ANSA).



Porto di Vado Ligure, sequestrate 60 mila mascherine provenienti dalla Cina con indicazioni mendaci

L'operazione condotta da Guardia di Finanza e Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

Un'operazione congiunta del Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Savona e del locale Ufficio dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM), ha condotto al sequestro - nel porto di Vado Ligure - di 60 mila mascherine chirurgiche, bene ormai prezioso in ragione dell' emergenza epidemiologica Covid-19. Le indicazioni riportate sulle singole confezioni risultavano mendaci ed idonee a trarre in inganno gli acquirenti sull' origine e provenienza del prodotto, tali da configurare la violazione prevista dall' art. 517 del Codice Penale. L' illecito carico è stato individuato grazie all' attività investigativa svolta dai finanziari della Compagnia di Savona e dai funzionari dell' Ufficio delle Dogane di Savona, sui traffici che interessano il porto di Vado Ligure, importante snodo commerciale, interessato anche da rotte provenienti dall' Oriente. Nel caso specifico è stato individuato un container in arrivo nel porto di Vado Ligure, proveniente dal Far East, precisamente dalla Cina (zona connotata da maggior rischio in relazione a possibili traffici illeciti), imbarcato su una motonave battente bandiera liberiana. A seguito di accurato controllo, all' interno del container sono stati rinvenuti 24 colli occultati tra scatole di tessuti, monitor lcd, tablet, contenenti ciascuno 2.500 mascherine chirurgiche destinate ad un' azienda del trevigiano operante nel comparto della promozione di gadget aziendali. Gli imballaggi esterni presentavano l' indicazione "made in China", mentre sulle confezioni interne, destinate alla vendita al pubblico, era riportata l' indicazione di un produttore italiano, circostanza che avrebbe potuto trarre in inganno il consumatore, inducendolo a ritenere di trovarsi di fronte ad un prodotto nazionale. I funzionari dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e i militari della Guardia di Finanza hanno quindi proceduto al sequestro delle mascherine ed alla denuncia all' Autorità Giudiziaria, per aver messo in circolazione prodotti recanti segni mendaci, di nr. 01 soggetto. Sono in corso ulteriori accertamenti finalizzati a verificare la qualità della merce sequestrata ed all' eventuale emersione di violazioni amministrative di natura fiscale. L' attività svolta rientra in un più ampio e collaudato coordinamento operativo negli spazi portuali tra gli organi preposti alle attività di controllo (Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e Guardia di Finanza).



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Nomine nei porti Il vice di Signorini sarà Rettighieri Toti sblocca Spezia

SIMONE GALLOTTI

Non con la velocità che vorrebbero gli operatori, ma qualche casella nel complesso schema del rinnovo delle cariche delle Authority portuali italiane, sta andando a posto. In Liguria il presidente della Regione Giovanni Toti si è già mosso per trovare un' intesa politica con il ministero e ora ha coperto quasi tutti i ruoli. A Genova Paolo Signorini è da tempo quasi certo della riconferma. Al suo fianco, in qualità di segretario, dovrebbe sedere Marco Rettighieri, nome noto del settore infrastrutture, uomo del terzo valico e delle opere del porto: è responsabile dell' attuazione del "Programma Straordinario di investimenti urgenti" dello scalo, molto vicino al sindaco di Genova Marco Bucci, ma con entrate in Regione e soprattutto a Roma. Signorini potrebbe così ritrovarsi come segretario generale un "Mister Wolf" dal pesante curriculum. Anche alla Spezia lo schema è ormai definito: sarà il genovese Mario Sommariva, attuale segretario generale del porto di Trieste e fidatissimo "numero 2" di Zeno D' Agostino a ricoprire il ruolo di presidente del porto. In Adriatico piangono la partenza del manager portuale che non ha mai rinnegato la propria storia politica a sinistra: sul suo nome ha dato il gradimento anche la Regione a guida centrodestra, convinta dall' enorme esperienza accumulata negli anni da Sommariva. Francesco Di Sarcina dunque ha pronte le valigie: l' attuale commissario del porto, sostenuto da Italia Viva, nelle ultime ore è dato in pole per la presidenza del porto di Napoli, dove non andrà invece Pasqualino Monti, convinto a rimanere a Palermo dalle suppliche di operatori, politica e sindacati. A Livorno un altro ritorno: sarà quasi certamente Luciano Guerrieri il nuovo presidente degli scali della costa toscana, a meno di colpi di scena dell' ultima ora. Si tratta di un ritorno per l' ex numero uno di Piombino. Paola De Micheli sembra preferire "l' usato sicuro" per guidare questa difficile fase della portualità italiana, in direzione opposta rispetto alla serie di scommesse - non sempre vinte - effettuate da Graziano Delrio qualche anno fa. A Civitavecchia è quasi fatta per Pino Musolino, mentre a Gioia Tauro andrà il super dirigente del Mit Andrea Chiovelli. A Taranto Sergio Prete ha incassato l' endorsement di Confindustria, ma è in concorrenza con la professoressa Angela Bergantino. Rodolfo Giampieri è pronto per un altro mandato al porto di Ancona, così come Daniele Rossi a Ravenna. --



Psa Ge Prà potrà accogliere tre maxi-portacontainer

Enac (Ente nazionale per l'aviazione civile) ha autorizzato il terminal container Psa Genova Prà all'utilizzo di gru alte 90 metri anche nella zona di levante della propria linea d'accosto. Finora l'operatività delle gru di banchina dettata dal tetto aereo per le gru alte 90 metri era limitata a quasi 800 metri di banchina, con un attracco di 400 metri e uno di 370 metri. «Ora l'operatività delle mega gru già installate nel terminal è stata estesa a 1.200 metri di banchina totali, con l'ulteriore possibilità di attracco contemporaneo di una terza nave lunga 370 metri. La limitazione a 60 metri di altezza resta per l'ultima parte della banchina a ponente, lunga 270 metri», ha spiegato la società terminalistica. «Con l'estensione del cono aereo, su una banchina di 1.200 metri totali il terminal Psa Genova Prà è ora in grado di ospitare in contemporanea, e senza limitazioni, tre mega portacontainer di ultima generazione da oltre 20 mila Teu e una quarta nave di dimensioni inferiori». Grazie a questo importante risultato, Psa potrà garantire un sempre miglior servizio ai clienti. Dal 2016 il terminal di Prà è dotato di otto gru Zpmc «goosneck» di ultima generazione con un investimento di 100 milioni. Dal 2018 le vecchie gru di piazzale alimentate a diesel sono state sostituite con 21 nuove gru gommate elettriche, con un ulteriore investimento di 35 milioni. (riproduzione riservata)



Forum sulle prospettive del gnl per Genova e Liguria, 19 e 20 novembre

In un'ottica di hub logistico ed energetico di valore europeo

Il 19 e 20 novembre si svolgerà "Il gnl nel corridoio Euro-Mediterraneo e ruolo del sistema logistico di **Genova** e Liguria", evento in diretta streaming da Palazzo Doria Spinola, riservato agli operatori del settore, promosso da Regione Liguria e Città Metropolitana di **Genova** con l'alto patrocinio di Mise e Maeci: due giornate di dibattiti e confronti per far luce sugli usi diretti del metano liquido e le opportunità logistiche legate al trasporto del combustibile per il sistema **porto** di **Genova** e della Liguria, interconnessioni tra Mediterraneo ed Europa centro-settentrionale. Lavori al via giovedì 19 novembre con le sessioni mattutine dedicate al tema dell'impiego del gas naturale liquefatto nel settore del trasporto marittimo in una prospettiva globale. Rappresentanti delle principali organizzazioni marittime nazionali e internazionali, autorità portuali, istituzioni pubbliche locali ed europee, saranno chiamati a intervenire per discutere di realtà e prospettive sull'uso del gas naturale liquefatto nel settore marittimo. Nel pomeriggio spazio al tema delle infrastrutture per il gnl di piccola taglia con un focus sullo stato dell'arte della filiera industriale e il suo racconto attraverso la proposizione di interviste ai protagonisti del settore. Previsti gli interventi di rappresentanti delle principali aziende leader di mercato, per fotografare gli sviluppi della filiera attraverso la realizzazione di progetti esistenti e la presentazione di nuove tappe. La giornata di venerdì 20 novembre aprirà registrando gli interventi dei rappresentati delle principali associazioni e federazioni di settore, nonché di esperti e docenti universitari attorno ai rapporti e le interconnessioni che caratterizzano il trasporto e il commercio del gnl, oltre che sulle possibilità dettate dall'abbandono di combustibili fossili a favore del biognl a impatto climatico neutro. Infine, le sessioni del pomeriggio contribuiranno a disegnare le prospettive del gnl per **Genova** e Liguria in un'ottica di hub logistico ed energetico di valore europeo, attraverso un confronto sulle regole e i programmi di collaborazione internazionale. In questo contesto sono previsti interventi di rappresentanti del comparto marittimo ligure, delle autorità locali e delle istituzioni europee. L'Alto Tirreno e il sistema genovese e ligure di trasporti e collegamenti rappresentano, infatti, un corridoio agibile ed efficiente per le relazioni tra Mediterraneo e l'Europa Centro-Settentrionale ai fini del raggiungimento degli obiettivi di risposta al cambiamento climatico globale e per la sicurezza degli approvvigionamenti energetici. Il Forum Internazionale sarà trasmesso in diretta streaming con servizio di traduzione simultanea in inglese e francese, e fornirà una base scientifica sulle prospettive di mercato, tecnologiche e imprenditoriali del gnl. Saranno presentati, inoltre, i risultati delle attività di ricerca internazionali (Signal e Promo-Gnl), svolti nell'ambito del programma europeo Interreg Marittimo Italia-Francia 2014-2020. «Con questo Forum Internazionale, nato dal tavolo di lavoro istituzionale sul gnl voluto dalla Città Metropolitana di **Genova** - dichiara Claudio Garbarino, consigliere metropolitano con delega al Piano Strategico - si vuole dimostrare che **Genova**, con il suo **porto** e il territorio che la circonda, può costituire, insieme all'intero sistema regionale, uno snodo fondamentale della logistica a basso impatto ambientale verso l'Europa Centro-Settentrionale e viceversa.» Secondo Andrea Benveduti, assessore allo Sviluppo Economico di Regione Liguria, "Il gnl è una delle opportunità migliori per rispondere alle esigenze di riduzione delle emissioni inquinanti, previste dalle direttive internazionali e comunitarie. La domanda crescente di impiego come carburante alternativo, certifica la bontà delle operazioni avviate da Regione Liguria - di comune accordo con gli altri enti firmatari dell'intesa sottoscritta a



dicembre scorso nell' individuazione di una rete di distribuzione in Liguria. La due giorni di Forum Internazionale è un' ulteriore occasione



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

di confronto, che si aggiunge alle iniziative comunitarie che come Regione abbiamo in passato portato avanti, per farne conoscere - anche ai non addetti - i vantaggi di utilizzo, sia in termini ambientali che di sicurezza». Programma e registrazione (per i soli operatori del settore)

Primo Magazine

Genova, Voltri

Conto alla rovescia a Lugano per "Un Mare di Svizzera 3"

GAM EDITORI

12 novembre 2020 - Conto alla rovescia per "Un Mare di Svizzera", il convegno, giunto alla terza edizione, che ogni anno, dal punto di osservazione privilegiato di Lugano, accende i riflettori sulle possibilità, ma anche sulle criticità logistiche nel rapporto fra Italia e Svizzera, con particolare attenzione al tema dell' ampliamento a nord della sfera di influenza dei porti liguri e quindi di una riscrittura della concorrenza sull' asse europeo nord-sud. Causa emergenza sanitaria, il Convegno, anche quest' anno organizzato da ASTAG (Associazione dell' autotrasporto svizzero), si svolgerà il 25 novembre prossimo in due sedi parallele, collegate in streaming. La sala del Lac di Lugano dove le principali **autorità** istituzionali ticinesi e nazionali, fra cui il neo Presidente dell' Unione svizzera arti e mestieri, nonché consigliere nazionale, Fabio Regazzi e il Presidente del Consiglio di Stato, Norman Gobbi, si incontreranno con imprenditori ed esperti dei flussi logistici, nella chiave di una recuperata centralità proprio del Ticino che, grazie al completamento di Alptransit (con il traforo del Ceneri) si prepara davvero ad assumere il ruolo di porta di accesso al nord Europa e al tempo stesso di attrazione di importanti investitori sia dal nord che dal sud. Quindi la Sala Giunta della Regione Liguria dove il Presidente Giovanni Toti, il Sindaco di Genova, Marco Bucci (in stretta connessione con il suo omologo luganese, Marco Borradori) e il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini**, illustreranno l' action plan per rafforzare i rapporti con la Svizzera e potenziare l' assetto infrastrutturale dei porti di Genova e Savona. Da Milano interverrà anche Giulio Sapelli, Presidente di BlueMonitorLab sul nuovo quadro geopolitico e sulle mutazioni in atto nell' interscambio mondiale.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

porto mercantile

Via al potenziamento dei binari ferroviari: progetto ambizioso da 29 milioni di euro

Di Sarcina, segretario generale di Authority, è soddisfatto: «Arriveranno locomotori ibridi meno rumorosi per la notte»

SONDRA COGGIO

La Spezia Parte il cantiere del potenziamento dei binari ferroviari del porto, appaltato per 29 milioni ad una cordata di imprese capitanate da Costruzioni Linee Ferroviarie di Bologna. E l' **autorità portuale** della Spezia riprende a Contship due piccole concessioni, 8.112 metri quadrati ed un magazzino da 1.528 metri in Calata Malaspina, 495 e 82 metri quadrati su Calata Artom. È una revoca, ma non cela disaccordi. Attua un' intesa di cinque anni fa. Perché il lavoro finanziato dallo Stato per 39 milioni di euro si trascina dal 2015, sulla base del piano **portuale** del 2006. Non c'è niente di facile, quando si interviene sul fronte mare, i tempi sono oggettivamente lunghi. E va dato atto al pubblico di aver attuato molto di più, ad oggi, dei privati. Si sta per trasferire i primi concessionari dalle marine storiche del Canaletto e di Fossamastra al nuovo Molo Pagliari. È molto avanti l' intervento ai fondali del Molo Fornelli. Così la fascia di rispetto su viale San Bartolomeo, da 6 milioni. «I piani pluriennali dei porti - ammette il segretario generale Francesco Di Sarcina - sono estremamente ambiziosi e richiedono spesso più tempo del previsto». Colpa anche del Covid, ha detto, partendo per Roma, il presidente uscente Carla Roncallo. E di certo è così. Di Sarcina sottolinea l' importanza dell' essere riusciti ad avviare il faticoso progetto binari: «Darà anche un impulso all' acquisto e alla fornitura di locomotori ibridi, che lavorando la notte fanno meno rumore. E andrà di pari passo con l' avvio del nuovo sistema di gestione del comprensorio ferroviario». Quando la Roncallo era uscita da La Spezia Shunting Railways, fondata dall' ex presidente Lorenzo Forcieri, c' era stato un gran dibattito. Proprio la società spezzina ha vinto la gara, in associazione con Mercitalia, che risulta capogruppo. «Stiamo per firmare il contratto di concessione - conferma Di Sarcina - con un soggetto che ora è totalmente esterno. Ed è molto meglio così». Il contratto avrà decorrenza dal gennaio 2021, per tutto il nodo spezzino, compresi i servizi di manovra e i collegamenti con le stazioni. Intanto, in termini di manutenzione delle banchine, è stata avviata la ricerca di un soggetto unico per un accordo quadro biennale, relativo alla gestione dell' attività manutentiva. E sotto l' aspetto dell' ammodernamento della videosorveglianza, sempre in questi giorni è stato approvato il progetto elaborato dalla Dallmeier. Nominato commissario, uomo solo al comando, Di Sarcina si sta trovando a definire una serie di progetti che si stanno sbloccando solo ora. Come i lavori di riqualificazione del primo tratto del Molo Italia, affidati a Edil Co Pre di Massa per un milione e mezzo di euro, e per il nuovo distaccamento dei Vigili del Fuoco, alla Itec di Padova, per un milione 894 mila euro. Del pacchetto di opere concordate con il Comune, invece, è partito poco. Forse perché la Soprintendenza ha bocciato il principale, la passerella con piazza sospesa su viale Italia. È stato dato un incarico da 35.716 euro allo studio Fabrica, per progettare la fontana d' acqua in mezzo al golfo, del costo di un milione 150 mila euro. In quanto alla rotatoria per ridurre il traffico a San Cipriano, è sempre in pista, «dopo una fase di riflessione da parte del Comune». Sul fronte delle opere private, Tarros «ha fatto pervenire una prima deliberazione». La parte di Contship è ancora ferma: «Il ritardo degli investimenti privati - ammette - è un tema che l' amministrazione comunale ha ripreso più volte. Il Covid è una concausa più recente, ci sono state fasi in cui oggettivamente ci si sarebbe aspettati di più».



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Con Contship, il presidente uscente Carla Roncallo aveva imbastito un ragionamento diretto con la proprietà tedesca, per tentare di superare le difficoltà...». La concessione di lunghissima durata - Molo Garibaldi, Calata Malaspina e Calata Artom fino al 31 ottobre 2065 - è stata accordata al gruppo privato, che opera in città attraverso Lsct, in cambio di una serie di opere ad oggi non fatte. Contship avrebbe dovuto già investire sull' ampliamento del Molo Garibaldi, per consentire lo sgombero dei container da Calata Paita, destinata a diventare stazione crocieristica. Lo stesso sindaco Pierluigi Peracchini ha più volte contestato, mentre il fronte ambientalista ha colto l' occasione per chiedere un ripensamento sul vecchio piano **portuale**, «superato dal tempo». Il presidente uscente Roncallo non ha ritenuto necessaria la revisione, ritenendolo «ancora capace di dispiegare utili energie per lo sviluppo del porto». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

il retroscena

Cantieri, la Gs condannata a Trieste «Atti falsi per non pagare l' Inps»

Spunta un vecchio processo alla società coinvolta nello scandalo caporalato I titolari chiusero il caso con una patteggiamento: contestati 103 mila euro

SONDRA COGGIO

La Spezia Tre anni fa, la direzione territoriale del lavoro di Trieste e Gorizia aveva sottoposto ad accertamenti la GS Painting srl, facendo scattare una inchiesta penale, conclusa con una condanna. Era nato tutto dalla contestazione per omesso versamento dei contributi previdenziali, per 101.957 euro, per assunzione di personale con contratto a tempo indeterminato. Bin Rauf Mahmud, 36 anni, nato in Bangladesh e Afroz Tamanna, la moglie, erano stati rinviati a giudizio per i reati indebita percezione di erogazioni a danno dello Stato. Avevano patteggiato una condanna pari a quattro mesi di reclusione ciascuno, con la sospensione condizionale della pena, perché «mediante utilizzo di dichiarazioni o documenti falsi, beneficiavano indebitamente dell' esonero dei versamenti dei contributi previdenziali, per un totale di 103 mila euro, in relazione all' assunzione di una pluralità di lavoratori». Poiché i lavoratori cui non erano stati versati i contributi erano operativi nei cantieri fra Trieste e Gorizia, ma la sede della società è ad Ancona, la parte penale si era svolta presso la giustizia anconetana. Il procedimento era stato definito con il rito del patteggiamento, ma aveva innescato un braccio di ferro giudiziario interno, in merito alla confisca dei beni considerati profitto del reato. Il giudice per le indagini preliminari, con sentenza del 9 gennaio del 2017, aveva ritenuto di non dover confiscare. La Procura generale presso la Corte di Appello, però, si era spinta in Cassazione, ottenendo l' annullamento di quel pronunciamento. Con sentenza 26255 del 2019, sezione penale 6, pubblicata lo scorso anno, la Corte Suprema aveva riaperto la questione. In sostanza, la GS Painting, una volta scoperta, aveva concordato con l' Inps un piano di ammortamento, con rateizzazione di 24 mensilità. Il giudice delle indagini preliminari, a quel punto, non aveva disposto la confisca. La decisione aveva contrariato la Procura, in quanto «la confisca va disposta obbligatoriamente, anche nel caso di sentenza di applicazione della pena, poiché non è commisurata alla gravità della condotta né alla colpevolezza dell' autore». La Procura contestava il fatto che la GS Painting non avesse pagato integralmente i contributi previdenziali omessi, dal momento che «solo l' integrale saldo del debito può condurre alla non operatività della confisca». La GS Painting ha sostenuto in aula di «non aver tratto profitto dall' omesso versamento dei contributi», in quanto - dopo l' accertamento - hanno provveduto a restituire a rate i primi 82.475 euro. La Cassazione ha dato ragione alla Procura, perché in effetti un saldo parziale non consente di evitare la confisca. È stata dunque annullata quella parte di sentenza, dando mandato al pubblico ministero di procedere alla confisca, qualora accertati l' inadempimento dell' accordo ed il mancato pagamento degli ultimi ratei previsti. Gs Painting risulta fra gli operatori iscritti ai registri dell' **autorità portuale** del mare Adriatico orientale, per i porti di Trieste e Monfalcone. Risulta anche fra le imprese autorizzate dal porto di Savona fin dal 2016. Secondo il Consiglio nazionale dei consulenti del lavoro Diego Pasca arrestato (ai domiciliari) nell' indagine spezzina «non è un professionista iscritto all' albo dei consulenti del lavoro di Ancona e in nessuno dei 106 consigli provinciali dell' ordine nazionale». Alla Guardia di finanza risulta che la partita Iva sia stata cessata il 29 aprile scorso. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto di Ravenna. Al Terminal Container aumenta il trasporto merci negli involucri "Flexitank"

Porto di Ravenna

'Nonostante il momento di incertezza e di crisi economica provocata dal Covid-19 c'è un piccolo segnale positivo che vogliamo sottolineare', affermano il presidente ed il responsabile commerciale di TCR, il terminal container del porto di Ravenna partecipato da Sapir e Contship, Giannantonio Mingozzi e Alessandro Battolini: 'il traffico dei prodotti trasportati in flexitank non subisce flessioni e ci fa piacere che il nostro terminal offra soluzioni innovative ed esperienza professionale capaci di legare sempre di più questa modalità di trasporto allo scalo ravennate'. Come noto le flexitank sono particolari involucri in materiale termoplastico resistente che vengono installati all'interno dei container, solitamente utilizzati per il trasporto dei liquidi. 'Vale la pena ricordare - aggiungono Mingozzi e Battolini - che la gestione e installazione delle flexitank richiedono specifiche competenze che TCR ha maturato nel tempo, dovute anche alla gestione del deposito container vuoti che ci è affidata dalle maggiori Shipping Line e che garantisce risparmi nei costi di trasporto e riduce i tempi della messa a disposizione'. Grazie poi ai tecnici della Container Service Ravenna, l'officina controllata da TCR, la flexitank viene installata nel container ed è pronta per essere consegnata al trasportatore. 'Questa tipologia di trasporto è in aumento, concludono Mingozzi e Battolini, perchè il nostro personale è presente in tutte le fasi di lavoro, da quella di apertura booking, all'invio del container al carico e curiamo anche l'eventuale servizio di smaltimento delle flexitank e quello di riscaldamento di flexi e iso-tank, un servizio introdotto nello scorso marzo a beneficio delle aziende e delle loro importazioni al fine di avere i prodotti alla temperatura ottimale nella fase di consegna al cliente per la migliore lavorazione negli impianti industriali'.



Porto: al terminal container aumenta il trasporto merci negli involucri "flexitank"

"Nonostante il momento di incertezza e di crisi economica provocata dal Covid-19 c'è un piccolo segnale positivo che vogliamo sottolineare", affermano il presidente ed il responsabile commerciale di TCR, il terminal container del porto di Ravenna partecipato da Sapir e Contship, Giannantonio Mingozzi e Alessandro Battolini: "il traffico dei prodotti trasportati in flexitank non subisce flessioni e ci fa piacere che il nostro terminal offra soluzioni innovative ed esperienza professionale capaci di legare sempre di più questa modalità di trasporto allo scalo ravennate". Come noto le flexitank sono particolari involucri in materiale termoplastico resistente che vengono installati all'interno dei container, solitamente utilizzati per il trasporto dei liquidi. "Vale la pena ricordare, aggiungono Mingozzi e Battolini, che la gestione e installazione delle flexitank richiedono specifiche competenze che TCR ha maturato nel tempo, dovute anche alla gestione del deposito container vuoti che ci è affidata dalle maggiori Shipping Line e che garantisce risparmi nei costi di trasporto e riduce i tempi della messa a disposizione". Grazie poi ai tecnici della Container Service Ravenna, l'officina controllata da TCR, la flexitank viene installata nel container ed è pronta per essere consegnata al trasportatore. "Questa tipologia di trasporto è in aumento, concludono Mingozzi e Battolini, perchè il nostro personale è presente in tutte le fasi di lavoro, da quella di apertura booking, all'invio del container al carico e curiamo anche l'eventuale servizio di smaltimento delle flexitank e quello di riscaldamento di flexi e iso-tank, un servizio introdotto nello scorso marzo a beneficio delle aziende e delle loro importazioni al fine di avere i prodotti alla temperatura ottimale nella fase di consegna al cliente per la migliore lavorazione negli impianti industriali".



Gnl in Italia: a che punto siamo?

Redazione

LIVORNO A sei anni dal lancio del piano per lo sviluppo del Gnl in Italia, qual è la situazione attuale? Era infatti il 12 Novembre del 2014, quando le Autorità portuali all'epoca interessate, incontrandosi decisero, sulla base del Masterplan per l'uso del Lng nel Mediterraneo licenziato dal progetto Costa nel Maggio 2014, di procedere con il Gainn, iniziativa che mirava in particolare ad attivare investimenti nel settore dei trasporti sostenibili e a sostenere la realizzazione di una rete continuativa di infrastrutture a combustibili alternativi, con particolare riferimento a quella relativa al Gnl, a livello nazionale ed europeo. Quali sono oggi le prospettive, gli ostacoli e le nuove sfide che attendono il Paese? A questa, ed altre domande, cercherà di rispondere il webinar organizzato dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale oggi pomeriggio. A partire dalle 15.30 i maggiori esperti del settore si confronteranno proprio su questi temi, valutando sia i risultati conseguiti in questi anni di attività che le principali criticità affrontate durante lo svolgimento dei primi passi. I soggetti che intervengono secondo il programma illustreranno le loro attività e i loro avanzamenti sul tema della filiera del Gnl in Italia analizzando sia eventuali problematiche dal punto tecnico e progettuale che da quello normativo e autorizzativo. Verranno in particolare illustrate le attività svolte nel porto di Oristano, primo scalo italiano ad essere autorizzato all'installazione di deposito costiero Small Scale, nel porto di Venezia, partner nel progetto GAINN4SEA e nel porto di Ravenna, primo scalo portuale del mar Adriatico ad installare un deposito di 20.000 metri cubi. Intervengono anche i rappresentanti di Olt (Offshore LNG Toscana), principale rigassificatore di GNL del Mar Tirreno, e Federmetano, associazione italiana di categoria dei distributori di gas metano per auto. Per partecipare all'evento: <https://tinyurl.com/GNLItalia>.



Shipping Italy

Livorno

Piani Regolatori Portuali e pianificazione attuativa: cosa cambia dopo le sentenze del Tar Toscana

-- PORT NEWS INFORMA -- Contributo a cura di Redazione Port News Le sentenze del TAR che fanno discutere - PRP, piani urbanistici generali o no? Nei giorni scorsi diversi articoli di stampa si sono interessati delle recenti sentenze del TAR toscana in merito a provvedimenti dell' **Autorità** volti alla pianificazione attuativa di limitate aree comprese nell' ambito del Piano regolatore portuale (PRP) di Livorno che hanno fatto emergere prepotentemente il tema della portata della potestà pianificatoria delle **Autorità** di **sistema** portuale nell' ambito disciplinato dal PRP stesso. Dalle sentenze si possono distillare le seguenti tesi: L' articolo 5 della legge n. 84/1994 prevede, ai fini della pianificazione del **sistema** dei porti, solo lo strumento del Piano Regolatore Portuale (PRP). Le norme attuative del PRP non sono idonee a introdurre un potere pianificatorio di dettaglio che non è esplicitamente previsto dalla legge n. 84/94. I progetti unitari riguardanti l' intero terminal previsti dalle Norme tecniche di attuazione (NTA), da approvarsi da parte dell' AdSP e preliminari alla realizzazione da parte degli operatori degli interventi a terra, non sarebbero comunque equiparabili ad uno strumento attuativo di

secondo livello, né idonei a modificare la distribuzione delle funzioni caratterizzanti già prevista dal P.R.P. Il riferimento all' articolo 111 della L.R. n. 65/2014, che disciplina l' approvazione dei piani attuativi in materia urbanistica, sarebbe errato poiché la pianificazione portuale troverebbe unica e compiuta disciplina nell' ambito della legge n. 84/1994 che ha altro oggetto rispetto a quella urbanistica, avente la funzione di disciplinare lo sviluppo dell' assetto del territorio. La portata di tali affermazioni assume un rilievo considerevole. Il fatto che il Piano regolatore portuale avesse una valenza urbanistica e potesse essere assimilato ad un piano di tipo strutturale - strumento di pianificazione intrinsecamente flessibile, che ben si possa adattare alla spesso rapida evoluzione delle necessità infrastrutturali di un porto commerciale, le quali costringono a continue 'correzioni di rotta', pur nell' ambito delle generali linee di sviluppo del porto medesimo - sembrava un concetto ormai assimilato, dopo anni di dibattito presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici in ordine al processo di elaborazione delle linee guida dei piani regolatori portuali e, soprattutto, condiviso dai vari livelli di Governo del territorio che mai l' hanno messo in discussione. E il Piano Strutturale, che innova concettualmente il vecchio PRG, è lo strumento di pianificazione urbanistica generale che viene predisposto dall' ente locale sul proprio territorio, per delineare l' identità culturale, le scelte strategiche di sviluppo e per tutelarne l' integrità fisica e ambientale. Che si possa rintracciare un' intima connessione tra il PRP e gli strumenti urbanistici territoriali è ulteriormente testimoniato da quanto previsto dall' art. 44-bis della legge urbanistica regionale 10 novembre 2014, n. 65, che recita: 'ferma restando la verifica di conformità al Piano di indirizzo territoriale (PIT) effettuata assicurando il coinvolgimento degli organi ministeriali competenti, per l' approvazione del piano regolatore portuale (PRP)[], si procede mediante accordo di pianificazione [], a cui partecipano la Regione, l' **Autorità** di **sistema** portuale, le province e i comuni territorialmente interessati'. Insomma, l' **Autorità** ha operato nel presupposto, finora condiviso, che il PRP fosse da considerare alla stregua di un piano urbanistico generale e che quindi ammettesse una pianificazione attuativa derivata, di competenza presidenziale in quanto, come confermato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non esplicitamente citata tra le competenze del Comitato di gestione, e quindi afferente alle competenze residuali di cui all' articolo 8, comma 3, lettera r) della Legge. Se così non fosse,



mutatis mutandis, verrebbero messe in discussione le relazioni apparentemente associate tra PRP e pianificazione regionale e locale, estromettendo regione e comune



Shipping Italy

Livorno

da qualsiasi competenza in materia di pianificazione o attuazione del PRP. Sostiene il TAR che non può darsi alcun presupposto per l' applicazione in ambito portuale, nemmeno analogica, della normativa urbanistica e che la disciplina del P.R.P., una volta intervenuta, preclude l' intervento di altre regolamentazioni, generali o di settore, tra l' altro la pianificazione attuativa di dettaglio. Senza drammatizzare, l' **Autorità** può sempre operare con gli strumenti previsti dalla Legge come l' adeguamento tecnico funzionale (ATF) o le varianti semplificate, se del caso, facendo riferimento anche alle recenti norme semplificatorie in materia di ATF e procedure ablatorie, e quindi dal punto di vista operativo le sentenze non introducono alcun impedimento, né di sostanza né temporale, all' azione dell' **Autorità** che, già nel PAD, prevedeva tempi piuttosto lunghi, dell' ordine di 10 anni, per realizzare gli obiettivi. Speriamo invece di aver meglio fatto comprendere a chi legge la complessità della materia esaminata dal TAR, della cui novità si dà ampio atto, respingendo anche temerari e pretestuosi tentativi di richiesta di risarcimento. Evocare sic et simpliciter la sculacciata, che, nel caso, riguarderebbe diversi soggetti, parrebbe irrispettoso nei confronti di una decisione del consesso fiorentino evidentemente sofferta tanto da fermarsi alla prima puntata dell' analisi: non c' è scritto e quindi non vale ! La mancanza di organicità e chiarezza delle normative sulla gestione dei porti del resto è un tema ben noto: ma non può essere risolta a colpi di TAR. Alla luce di ciò, un ricorso al Consiglio di Stato potrebbe essere valutato solo al fine di chiarire la natura e portata urbanistica dello strumento di pianificazione portuale, nonché le sue relazioni con la pianificazione urbanistica regionale e comunale e le relative norme di attuazione. Per il momento la questione è stata sottoposta all' attenzione della Regione e a giorni sarà interessato il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, massimo consesso tecnico in materia di PRP. Nel frattempo si procede con la progettazione degli interventi.

PRP, piani urbanistici generali o no?

di Redazione Port News

Nei giorni scorsi diversi articoli di stampa si sono interessati delle recenti sentenze del TAR toscana in merito a provvedimenti dell' **Autorità** volti alla pianificazione attuativa di limitate aree comprese nell' ambito del Piano regolatore portuale (PRP) di Livorno che hanno fatto emergere prepotentemente il tema della portata della potestà pianificatoria delle **Autorità** di **sistema** portuale nell' ambito disciplinato dal PRP stesso. Dalle sentenze si possono distillare le seguenti tesi: L' articolo 5 della legge n. 84/1994 prevede, ai fini della pianificazione del **sistema** dei porti, solo lo strumento del Piano Regolatore Portuale (PRP). Le norme attuative del PRP non sono idonee a introdurre un potere pianificatorio di dettaglio che non è esplicitamente previsto dalla legge n. 84/94. I progetti unitari riguardanti l' intero terminal previsti dalle Norme tecniche di attuazione (NTA), da approvarsi da parte dell' AdSP e preliminari alla realizzazione da parte degli operatori degli interventi a terra, non sarebbero comunque equiparabili ad uno strumento attuativo di secondo livello, né idonei a modificare la distribuzione delle funzioni caratterizzanti già prevista dal P.R.P. Il riferimento all' articolo 111 della L.R. n.

65/2014, che disciplina l' approvazione dei piani attuativi in materia urbanistica, sarebbe errato poiché la pianificazione portuale troverebbe unica e compiuta disciplina nell' ambito della legge n. 84/1994 che ha altro oggetto rispetto a quella urbanistica, avente la funzione di disciplinare lo sviluppo dell' assetto del territorio. La portata di tali affermazioni assume un rilievo considerevole. Il fatto che il Piano regolatore portuale avesse una valenza urbanistica e potesse essere assimilato ad un piano di tipo strutturale - strumento di pianificazione intrinsecamente flessibile, che ben si possa adattare alla spesso rapida evoluzione delle necessità infrastrutturali di un porto commerciale, le quali costringono a continue 'correzioni di rotta', pur nell' ambito delle generali linee di sviluppo del porto medesimo - sembrava un concetto ormai assimilato, dopo anni di dibattito presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici in ordine al processo di elaborazione delle linee guida dei piani regolatori portuali e, soprattutto, condiviso dai vari livelli di Governo del territorio che mai l' hanno messo in discussione. E il Piano Strutturale, che innova concettualmente il vecchio PRG, è lo strumento di pianificazione urbanistica generale che viene predisposto dall' ente locale sul proprio territorio, per delineare l' identità culturale, le scelte strategiche di sviluppo e per tutelarne l' integrità fisica ed ambientale. Che si possa rintracciare un'intima connessione tra il PRP e gli strumenti urbanistici territoriali è ulteriormente testimoniato da quanto previsto dall' art. 44-bis della legge urbanistica regionale 10 novembre 2014, n. 65, che recita: "ferma restando la verifica di conformità al Piano di indirizzo territoriale (PIT) effettuata assicurando il coinvolgimento degli organi ministeriali competenti, per l' approvazione del piano regolatore portuale (PRP)[], si procede mediante accordo di pianificazione [], a cui partecipano la Regione, l' **Autorità** di **sistema** portuale, le province e i comuni territorialmente interessati". Insomma, l' **Autorità** ha operato nel presupposto, finora condiviso, che il PRP fosse da considerare alla stregua di un piano urbanistico generale e che quindi ammettesse una pianificazione attuativa derivata, di competenza presidenziale in quanto, come confermato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non esplicitamente citata tra le competenze del Comitato di gestione, e quindi afferente alle competenze residuali di cui all' articolo 8, comma 3, lettera r) della Legge. Se così non fosse, mutatis mutandis ,

Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo » [M](#) [E](#) [D](#) [I](#) [A](#) [I](#) [G](#) [Q](#)

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Focus Interventi Interviste News | Video Osservatorio Europeo' and social media icons. The main header features the 'PORT NEWS' logo and the tagline 'Maggio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale'. Below this is a large image of a port terminal with a headline: '12 Novembre 2020 — Focus Le sentenze del TAR che fanno discutere PRP, piani urbanistici generali o no?'. To the right of the main content is a sidebar with a search bar and a list of categories: Ambiente, Autorità Portuali, Cantieristica navale, Caserma Sestriere, Concessione, Container ship, Coronavirus, Crociere, Cura del ferro, Darsena Europa Diaz, Espo Europa, Gigantismo navale, GNL, Infrastrutture, Innovazione tecnologica, Lavoro portuale, Logistica Portuale, Porto di Livorno, Porto di Piombino, Riforma portuale, Rinfuse Liquide, Rinfuse solide, Servizi, Shipping, Stato di Livorno, Terminali portuali, Traffici marittimi, Traghetto.

verrebbero messe in discussione le relazioni apparentemente associate tra PRP e pianificazione regionale e locale, estromettendo regione e comune da qualsiasi competenza in materia di pianificazione o attuazione del PRP. Sostiene il TAR che non può darsi alcun presupposto



Port News

Livorno

per l' applicazione in ambito portuale, nemmeno analogica, della normativa urbanistica e che la disciplina del P.R.P., una volta intervenuta, preclude l' intervento di altre regolamentazioni, generali o di settore, tra l' altro la pianificazione attuativa di dettaglio. Senza drammatizzare, l' **Autorità** può sempre operare con gli strumenti previsti dalla Legge come l' adeguamento tecnico funzionale (ATF) o le varianti semplificate, se del caso, facendo riferimento anche alle recenti norme semplificatorie in materia di ATF e procedure ablatorie, e quindi dal punto di vista operativo le sentenze non introducono alcun impedimento, né di sostanza né temporale, all' azione dell' **Autorità** che, già nel PAD, prevedeva tempi piuttosto lunghi, dell' ordine di 10 anni, per realizzare gli obiettivi. Speriamo invece di aver meglio fatto comprendere a chi legge la complessità della materia esaminata dal TAR, della cui novità si dà ampio atto, respingendo anche temerari e pretestuosi tentativi di richiesta di risarcimento. Evocare sic et simpliciter la sculacciata, che, nel caso, riguarderebbe diversi soggetti, parrebbe irrispettoso nei confronti di una decisione del consesso fiorentino evidentemente sofferta tanto da fermarsi alla prima puntata dell' analisi: non c' è scritto e quindi non vale ! La mancanza di organicità e chiarezza delle normative sulla gestione dei porti del resto è un tema ben noto: ma non può essere risolta a colpi di TAR. Alla luce di ciò, un ricorso al Consiglio di Stato potrebbe essere valutato solo al fine di chiarire la natura e portata urbanistica dello strumento di pianificazione portuale, nonché le sue relazioni con la pianificazione urbanistica regionale e comunale e le relative norme di attuazione. Per il momento la questione è stata sottoposta all' attenzione della Regione e a giorni sarà interessato il Consiglio superiore dei Lavori pubblici, massimo consesso tecnico in materia di PRP. Nel frattempo si procede con la progettazione degli interventi.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, fermato carico di droga: sequestrati 70 chili di cocaina

L' OPERAZIONE Nuovo maxi sequestro di droga al **porto** di Civitavecchia. Ieri la Guardia di Finanza e l' Agenzia delle Dogane hanno effettuato un' operazione congiunta nella quale hanno intercettato un carico di circa 70 kg di cocaina, rinvenuto a bordo di un container scaricato da una nave battente bandiera panamense che trasportava frutta. Lo stupefacente era stato occultato fra le banane, con la frutta tropicale che rappresenta uno dei traffici più frequenti dello scalo viste le numerose navi che provengono dal Centro e Sudamerica. Al momento non è noto se le autorità stavano seguendo il carico o se si è trattato di una scoperta casuale né è stato accertato se sono stati compiuti degli arresti. Difficile anche ipotizzare se la coca fosse destinata al mercato romano o se l' obiettivo fosse quello di smistarla in Italia o perfino in Europa o se si è trattato di un incidente di percorso, nel senso che doveva essere scaricata in qualche altro **porto**. E forse non è un caso che si tratti del secondo maxi sequestro di droga avvenuto nel **porto** a distanza di pochi mesi. Infatti un episodio simile è capitato nel giugno scorso. Nella primavera scorsa vennero scoperti 54 kg di cocaina nascosti in un frigo. Furono le Fiamme Gialle ad operare e vennero compiuti due arresti. In quella fase i finanziari seguivano il carico da tempo, anche durante le tappe compiute dal cargo in Italia e all' estero. Questi due episodi verificatisi a distanza di pochi mesi potrebbero voler significare che il **porto** di Civitavecchia stia diventando uno scalo monitorato e utilizzato da grossi gruppi di narcotrafficienti per cercare di far arrivare carichi importanti di droga in Italia e magari in Europa. A ulteriore dimostrazione che si tratta di un sequestro notevole, basti pensare che se lo stupefacente sequestrato ieri fosse finito sul mercato, avrebbe fruttato più di 20 milioni di euro. Alessio Vallerga © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

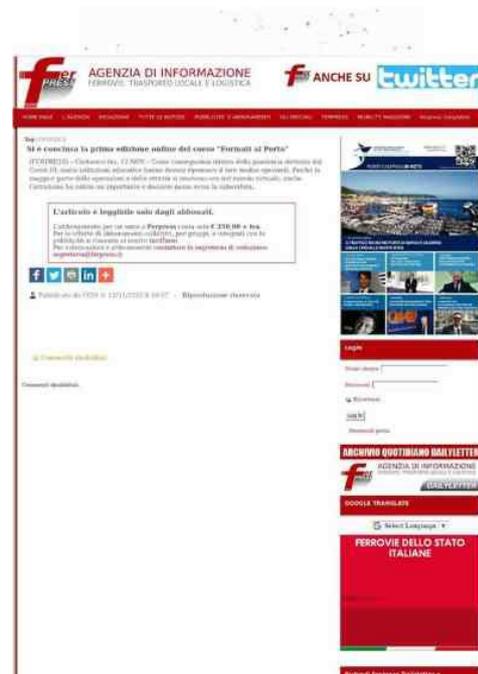
Fiumicino, rifiuti sulla banchina: colpa degli abusivi

IL CASO I carrelli della spesa trasformati in cestini porta rifiuti a Fiumicino. Una nuova forma di arredo che caratterizza il look della banchina del porto-canale, nel tratto dove ormeggia la flotta peschereccia, il cui degrado interessa non solo il plateatico, ma anche la parte terminale della centrale via Torre Clementina. I sette squallidi carrelli fatti sparire dai supermercati, forse dai rivenditori abusivi del pescato, sono così entrati di prepotenza nell'arredo urbano della classica passeggiata in direzione molo nord. Per timore che poi possano essere rubati c'è chi si è preoccupato di bloccarli, con catene e tanto di lucchetto, ai pali della pubblica illuminazione sulla banchina. La cronica assenza di cestoni, sia lungo l'argine destro e soprattutto in strada, ha trasformato i carrelli in contenitori per la raccolta di rifiuti urbani. Come dare quindi torto ai passanti che dopo aver mangiato un pezzo di pizza, avvolta nella carta oleata, cercano inutilmente dei cestini dove gettarla. Dopo il vano tentativo di imbattersi in un raccoglitore comunale, che non c'è, trovano inevitabile abbandonarla nei carrelli già trasbordanti di immondizia. Contribuiscono ad aumentare il degrado anche i pescatori sportivi, che gettano l'amo nelle acque del canale, e abitualmente lasciano i contenitori con resti di cibo dentro i carrelli assieme a bottiglie di birra vuote. «Da anni sono stati rimossi i cestini in questo punto della Città e non siamo mai riusciti a capire per quale ragione commenta il residente Giancarlo Paolini -. Quindi non ci meravigliamo di vedere questo scempio che spesso viene ingiustamente attribuito alla categoria della pesca. Mi capita spesso di passeggiare lungo questa banchina e non mi sono mai imbattuto nei controlli. Anni fa c' erano le ronde della Capitaneria di porto, non permettevano tutte queste libertà». Ogni tanto sulla banchina si vedono all' opera gli spazzini dell' Ati, ma sono impossibilitati a svuotare i grossi carrelli e non rimuovono le cassette di polistirolo abbandonate dai venditori abusivi del pesce. Da mesi c' è anche un frigorifero. «In altri porti pescherecci non c' è tutto questo abbandono precisa il pensionato Giampiero Imperato -. Serve un' azione decisa per ristabilire le regole e controlli costanti. Intanto, si potrebbe iniziare con l' installare dei cestini e mandare in deroga gli operatori ecologici a prelevare le cassette abbandonate». L' incuria è presente anche nel plateatico lungo via Torre Clementina, realizzato diversi anni fa dall' amministrazione. L' obiettivo era quello di dar vita a un mercato del pesce, ma il progetto è fallito e ora la piattaforma in cemento è pericolosa in quanto parte delle griglie in ferro, per la raccolta dell' acqua, hanno ceduto o sono state rubate. L' area è dunque un pericolo costante e va messa in sicurezza. Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Si è conclusa la prima edizione online del corso "Formati al Porto"

(FERPRESS) **Civitavecchia**, 12 NOV Come conseguenza diretta della pandemia derivata dal Covid-19, molte istituzioni educative hanno dovuto ripensare il loro modus operandi. Poiché la maggior parte delle operazioni e delle attività si muovono ora nel mondo virtuale, anche l'istruzione ha subito un importante e decisivo passo verso la cybersfera. Avendo ben chiaro l'obiettivo, l'Escola Europea ha sviluppato materiali e programmi dedicati che possono essere realizzati nel mondo virtuale. Sacrificando un po' l'approccio unico di insegnamento sperimentale dell'Escola, i nuovi programmi ibridi mirano a trasmettere l'esperienza di insegnanti e professionisti del settore agli studenti, attraverso presentazioni e conferenze teoriche online. La prima edizione del Formati al **Porto** in questa nuova veste, si è tenuta tra il 4 e l'11 novembre e ha visto la partecipazione di ben 30 studenti provenienti dall' ITS Servizi alle Imprese di Roma. Le lezioni teoriche si sono concentrate sulle presentazioni dei principali attori della comunità logistico portuale di **Civitavecchia**. Gli studenti hanno avuto modo di conoscere direttamente queste figure grazie agli interventi di esperti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, dell'Agenzia delle Dogane e Monopoli e della Capitaneria di **Porto**. Il duplice scopo del programma è quello di incoraggiare la formazione e avvicinare l'ambiente professionale ai giovani che stanno per iniziare le loro prime esperienze lavorative. E' ora possibile visitare la pagina web completamente dedicata al progetto: <https://escolaeuropea.eu/formati/>



Il Sole 24 Ore

Napoli

Il Covid non frena la logistica Gli investimenti restano al palo

Infrastrutture. Programmi di ampliamento fermi per la mancanza di fondi e per i contenziosi Ora si attendono l'operatività delle Zes e la nuova legge sugli interporti all' esame della Camera

Vera Viola

La pandemia non li ha fermati, anzi i traffici gestiti al loro interno sono leggermente cresciuti. Gli interporti e le piattaforme logistiche meridionali sono aree con grande potenzialità di sviluppo, e tali da favorire l'affermazione del Mezzogiorno d' Italia come piattaforma logistica del Mediterraneo. Hanno grandi progetti, che però sono rimasti troppo a lungo nei cassetti. Oggi si fa conto su due opportunità: l' avvio delle Zes, (che coincidono con interporti, porti e aeroporti e aree vicine) atteso da anni, e la nuova normativa, la legge "Rotelli", all' esame del Parlamento, che ne definisce i requisiti e prevede un nuovo regime fiscale. Campania A fronte di una sofferenza della componente industriale e commerciale del Business Park di Nola, la componente logistica, nel 2020 registra un leggero incremento dei flussi. La Interporto Servizi Cargo - controllata al 100% da Interporto Campano - ha realizzato nel 2019 un fatturato "core" in crescita, relativo alla vendita di servizi di trazione ferroviaria per 20 milioni e, insieme a ISC Intermodal (che commercializza gli spazi sui treni) ha approvato un Piano industriale quinquennale 2020/2024. L' Interporto di Nola è



integralmente ricompreso nel perimetro della ZES Campania, Zona economica speciale. «Ora servirebbe tradurre in realtà queste opportunità», dicono dal Business Park . Da tempo è previsto un ampliamento dell' area di 1 milione di mq, ed è atteso il collegamento con il porto di Napoli. «Oggi le parole d' ordine sono crescita e innovazione - dice Claudio Ricci , ad di Interporto Campano S.p.A.- Quindi, ampliamento dell' area interportuale e valorizzazione del sito esistente». Sempre in Campania, a pochi chilometri dal primo, c' è un secondo interporto (Maddaloni-Marcianise) che, passato per una grave crisi finanziaria e per uno scandalo che ne ha azzerato la governance, da sei mesi tenta il rilancio. «Parliamo di una realtà dalle grandi potenzialità - dice il vicepresidente Giancarlo Cangiano -con 100mila metri quadrati di capannoni con collegamento ferroviario, 340mila mq in affitto e 33 operatori logistici». L' Interporto Sud Europa si è dotato di un masterplan redatto con la Federico II, che confida sull' attuazione delle Zes. «Siamo la più grande Zes», dice Cangiano. Intanto, sono in corso investimenti per 12 milioni. Calabria Mentre il porto di Gioia Tauro vede il traffico container in netto aumento , il retroporto solo ora punta su logistica e intermodalità. Strategica la funzione della Zes, che ha ottenuto per prima la nomina del commissario, Rosanna Nisticò (si veda l' articolo in basso). Nell' area già da tempo si è insediato Callipo, con una parte della sua filiera produttiva. Anche la cantieristica assume un peso determinante, l' automotive con Grimaldi e la metalmeccanica leggera con De Masi. Sicilia Resta aperto nell' isola il nodo delle infrastrutture . E in particolare a Termini Imerese dove da anni si attende l' Interporto. Ha denunciato il vicepresidente di Sicindustria Alessandro Albanese : «È una storia all' contrario. Ci sono i soldi, 80 milioni. Ci sono i pareri, positivi. C' è la Valutazione d' impatto ambientale. C' è tutto però i lavori non vengono appaltati». Puglia A ridosso e al servizio dell' agglomerato industriale di Bari Modugno, a 5 chilometri da porto e a 3 dall' aeroporto, l' interporto del capoluogo regionale è saturo. Ed il suo raddoppio, con investimenti che Davide Degennaro, direttore di Interporto spa, stima in 150 milioni, con fondi anche comunitari, è al palo da 6 anni: per i tanti operatori della logistica in lista di attesa bisognerà attendere il



Il Sole 24 Ore

Napoli

2021, quando il contenzioso approderà in Cassazione. Operativo dal 2009, su di un' area di 470.000 mq, costo 112 milioni, nell' interporto sono attivi quasi 70 operatori e circa 3000 addetti diretti, con un movimento certificato annuo di quasi 60.000 Teu in container. Sardegna La logistica dovrebbe essere il punto forte degli investimenti nel **porto** di Cagliari. Superato da poco un antico contenzioso per vincoli paesaggistici tra Asdp e ministero dei Beni culturali, finalmente potrebbero partire gli investimenti previsti: 95 milioni dei 200 stanziati per il **porto**. Intanto, imprenditori italiani e stranieri, anche cinesi, sembrano interessati a investire.

Deposito Gnl, tre domande al presidente del porto Spirito

Lo scorso 5 novembre è stata pubblicata una delibera, da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, con cui ha preso il via la procedura che porterà al rilascio di una concessione di durata trentennale per la realizzazione e gestione « di un deposito costiero Gnl avente una capacità utile di 20.000 metri cubi all' interno del Porto di Napoli, ubicato sul Molo Vigliena all' interno della Darsena Petroli (in area **portuale** e industriale) che preveda la ricezione di Gnl tramite navi metaniere di capacità massima di circa 30.000 metri cubi, lo stoccaggio del Gnl all' interno di un serbatoio verticale a pressione atmosferica ad integrità totale, il caricamento del Gnl su autobotti isocontainer e su navi bettoline, lo scarico di bio-Gnl da autobotti, nonché la possibilità di eseguire operazioni di bunkeraggio e di transhipment » . Tema su cui il nostro giornale si è interrogato più volte. A cominciare dal fatto che l' Adsp si propone di installare quella che potrebbe essere considerata una vera e propria «bomba» in una zona densamente popolata come quella di San Giovanni a Teduccio. E allora la prima (ma non l' ultima) domanda è: si sono davvero valutati tutti i fattori di rischio? Peraltro, una parte del quartiere di San Giovanni a Teduccio fa parte anche della zona rossa per il rischio vulcanico. Dunque, davvero non si riesce a capire come il Comune di Napoli, la Città Metropolitana, la Regione Campania e la Protezione civile possano chiudere gli occhi davanti a questa scelta dell' Adsp. ad Strettamente collegato al discorso sicurezza c' è anche un problema economico. Non si può non considerare, infatti, l' incompatibilità di un simile impianto con il terminal di levante su cui sono stati già operati investimenti pubblici per oltre 150 milioni di euro (spesso con risultati non proprio fortunati, come Stylo24 ha più volte sottolineato). Non ci vuole molto a comprendere come le rispettive attività siano di fatto incompatibili. Difficile pensare di far attraccare le navi avendo a poche centinaia di metri un deposito di carburante. Ma non finisce qui, perché la delibera, pubblicata in data 5 novembre 2020, oltre a preannunciare la « nomina di una commissione tecnica di gara composta da esperti, con particolare riferimento alle materie di cui al bando approvato con la presente delibera » , sottolinea come la comunicazione della stessa « sia estesa a tutti i soggetti interessati, proponenti ed intervenienti a precedenti manifestazioni di interesse in relazione ai beni demaniali marittimi di cui alla presente procedura » . Tutto bene, dunque? Vediamo: sul sito internet di Edison Energia c' è un articolo, risalente allo scorso 1 ottobre, cioè a più di un mese prima della suddetta delibera, con cui la società presenta addirittura il progetto, in collaborazione con Q8, per la realizzazione del deposito Gnl nel porto di Napoli. Allora, ricapitoliamo: la vicenda Gnl è partita con una manifestazione di interesse, appunto già anticipata dalle attività messe in campo da Edison. Ma, una volta verificato che questo interesse era stato manifestato anche da altri 17 gruppi, l' **Autorità portuale** ha cambiato rotta e il presidente Pietro Spirito, con una nota scritta, ha anticipato la pubblicazione di un bando di gara. Insomma, par di capire, che da un lato esiste una gara per la realizzazione del deposito e dall' altro un progetto Edison-Q8 già approvato e persino annunciato più di un mese fa. E ora arriva la procedura pubblica per vedere se c' è qualcuno che fa un' offerta migliore su un progetto terzo a cui, evidentemente, le società lavorano da mesi.



Shipping Italy

Bari

Processo Norman Atlantic: Visemar e Cantiere Navale Visentini escluse dalle parti civili

Il Tribunale di Bari ha escluso come parti civili dal processo sul naufragio della Norman Atlantic il Ministero dell' Infrastrutture e Trasporti, l' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mare Adriatico Meridionale** e due associazioni, Gepa (Guardie ecozoofile di protezione ambientale) e Cosmar (Comitato per la salvaguardia delle dignità dei marittimi). I giudici hanno anche escluso le società Visemar di Navigazione, Visemar Trasporti, Cantiere Navali Visentini. Sono stati invece ammessi i ministeri dell' Ambiente, della Difesa e degli Interni, le associazioni Codacons, Confconsumatori e Anmil e tutti i circa 70 familiari di vittime e superstiti. La decisione è stata presa al termine dell' ultima udienza del processo sull' incidente marittimo che nella notte tra il 27 e il 28 dicembre 2014, dopo un rogo scoppiato a bordo al largo delle coste albanesi, causò la morte di 31 persone, con 64 passeggeri feriti. Nel processo sono imputate le due società Visemar e Anek Lines, rispettivamente proprietaria e noleggiatrice della nave, e 32 persone: l' armatore Carlo Visentini, i due legali rappresentanti della greca Anek Lines, il comandante Argilio Giacomazzi e 26 membri dell' equipaggio. Agli imputati i pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano contestano, a vario titolo, i reati di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime oltre a numerose violazioni sulla sicurezza e al codice della navigazione. Nella prossima udienza, il 9 dicembre, saranno discusse le eccezioni preliminari già anticipate dai difensori degli imputati, sulla competenza territoriale, sulla giurisdizione e sulla inutilizzabilità dell' incidente probatorio.



Il Tribunale di Bari ha escluso come parti civili dal processo sul naufragio della Norman Atlantic il Ministero dell' Infrastrutture e Trasporti, l' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale e due associazioni, Gepa (Guardie ecozoofile di protezione ambientale) e Cosmar (Comitato per la salvaguardia delle dignità dei marittimi). I giudici hanno anche escluso le società Visemar di Navigazione, Visemar Trasporti, Cantiere Navali Visentini. Sono stati invece ammessi i ministeri dell' Ambiente, della Difesa e degli Interni, le associazioni

TRA INERZIA E PRESCRIZIONI IL PORTO DI BRINDISI ORMAI È MORTO

Vorrei ricordare (per la terza volta) che la politica il 22 ottobre 2018 (due anni fa!) annunciò in conferenza stampa, alla presenza di tutte le cariche istituzionali regionali comunali ed Enti portuali e aeroportuali, la posa della prima pietra per i lavori in aeroporto a **Brindisi** che sarebbero dovuti terminare ad agosto 2019. Serviranno ad alzare di qualche metro i limiti di altezza delle navi che oggi non possono entrare e che diventano sempre più grandi. La prima pietra deve ancora essere posata (!) e il **porto** è morto. Lo sappiamo no? Non ho detto in coma. Morto. Le terapie intensive sono state tutte occupate da altri porti e per **Brindisi** non c'era posto! Sì, parlo di soldi per il territorio di **Brindisi**, di quelli spariti del Cis per esempio (l'on D'attis l'ha fatto dichiarare dal governo in parlamento), di promesse di investimenti nel **porto** (promesse lunghe 25 anni), di promesse trentennali sui dragaggi, di promesse sulle stazioni marittime che mai arrivano, di promesse di crociere che ora scopriamo dal presidente Patroni Griffi che non portano ricchezza, di logistica retroportuale che è rimasta solo sui progetti super pagati, del traffico di carbone che se ne va senza nessuna alternativa all'orizzonte, di Snam che ha finito i lavori di Tap e che non ha più alcun vantaggio a dare ristori già promessi al territorio (sono pronto a dimostrarlo con le carte).



TITI

Inerzia e prescrizioni il porto ormai è morto

SEGUE DA PAGINA I Promesse da parte di tutti. Ministri, Viceministri, Presidenti, Enti... Il porto di Brindisi in tre anni (e la sede semi deserta dell'**Autorità Portuale** ne è la testimonianza) è diventato di rilevanza poco meno che regionale, altro che porto Core! Il porto interno è un lago per le papere che proliferano (sbaglio?) e parlare di allargamento di Canale Pigonati equivale ad essere derisi. La banchina centrale è formalmente "cantiere" da 3 anni e anche lì nulla si muove (addio ai sogni gloria per i progetti per mega yacht). La Marina Militare non fa un passo indietro sulle mille prescrizioni imposte per gli ormeggi, tanto non deve dar conto a nessuno. La riforma dei porti di 4 anni fa ha previsto la cancellazione dell' autorità di Brindisi per una unica pugliese! Di sistema. Ma poi Bari e Taranto hanno fatto la voce grossa e ognuno ha avuto la sua **Autorità**. Mi chiedo: il "sistema" cosa ha portato a Brindisi? Mi piacerebbe avere una risposta da chiunque possa darmela. Tutto il porto è paralizzato da un sequestro della magistratura: le nuove strade di collegamento, tutte le recinzioni, tutti i varchi, milioni al vento, e non sappiamo chi ha ragione e chi torto, ma intanto tutto tace. Con la buona pace di tutti. L' ex Capannone Montecatini è stato portato fuori dal porto con la recinzione, ma anche irraggiungibile dall' ester no. Qualcuno sta pensando cosa farne e come? Le aziende falliscono! E nessuno si incazza? Possiamo dirlo che siamo stanchi e incazzati perché non abbiamo risposte certe? O dobbiamo avere paura di dirlo? Io sono incazzato. Nero.



«Basta con le promesse e le liti tra le istituzioni»

Duro attacco di Titi: «Città e porto affossati Noi vittime, ma non vogliamo arrenderci» L' imprenditore chiede interlocutori desiderosi di tracciare la strada di un nuovo percorso

Oronzo MARTUCCI «L' obiettivo non è quello di individuare responsabilità a proposito dello sfascio del porto e della città, ma interlocutori istituzionali credibili che abbiano voglia di tracciare la strada di un nuovo percorso di sviluppo e di ascoltare coloro che possono offrire contributi concreti»: Teo Titi, imprenditore marittimo brindisino, ha così spiegato il senso di un lungo post pubblicato sul suo profilo Facebook che ha subito fatto immaginare una dichiarazione di guerra a tutti gli interlocutori istituzionali come conseguenza di una serie di vicende, con risvolti negativi, che ruotano attorno al porto e al mancato sviluppo della città. Teo Titi spiega anche che la sua reazione «è necessaria, e non è la prima, per evitare che gli imprenditori da vittime di una inconcludenza e di una astiosità che caratterizzano i rapporti istituzionale possano essere additati come colpevoli dell' affossamento del porto e della città». Perché l' affossamento della città, e del suo porto che spesso viene indicato come possibile volano di sviluppo, per Titi è sempre più evidente. «Vorrei ricordare che la politica il 22 ottobre 2018, quindi 2 anni fa, annunciò in conferenza stampa, alla presenza di tutte le cariche istituzionali (rappresentanti regionali, comunali e degli enti portuali e aeroportuali) la posa della prima pietra per i lavori in aeroporto a Brindisi che sarebbero dovuti terminare ad agosto 2019. Si disse che sarebbero dovuti servire ad alzare di qualche metro i limiti di altezza delle navi che oggi non possono entrare nel porto e che diventano sempre più grandi. Ma ad oggi la prima pietra deve ancora essere posata e il porto è morto». I bene informati sottolineano che in questi mesi nessuno si è preoccupato davvero di verificare il cronoprogramma di quei lavori e di capire se le autorizzazioni di Enac e Enav, collegate alla sicurezza degli aerei che in fase di atterraggio al Papola cominciano le operazioni nei pressi di Cerano e sorvolano il porto di Brindisi. «Quando si tratta di soldi per il porto di Brindisi o per il suo territorio tutto si complica. Come è accaduto con il Contratto istituzionale di sviluppo per esempio, per il quale l' onorevole D' attis ha fatto dichiarare dal governo che non sono disponibili, che non ce ne sono. E come è accaduto con le promesse su investimenti nel porto che durano da 25 anni per il dragaggio dei fondali per la stazione marittima o per la promozione delle crociere che ora scopriamo, dalle parole del presidente dell' **Autorità portuale** Patroni Griffi, non portano ricchezza. E ancora ricordiamo le promesse sulla logistica retroportuale che è rimasta solo sui progetti super pagati, mentre il traffico di carbone se ne va senza nessuna alternativa all' orizzonte». L' imprenditore marittimo brindisino ricorda anche «la incapacità dei rappresentanti istituzionali di cogliere le occasioni dei ristori che Snam avrebbe dovuto garantire al territorio. Ma con la fine dei lavori di Tap, Snam non ha più alcun interesse a discutere dei ristori promessi e dovuti al territorio. E al tal proposito ricordo un incontro avuto 3 anni fa circa senza risultati». Tornando al porto, Titi sottolinea che «la sede semi deserta dell' **Autorità Portuale** è la testimonianza di un fallimento perché il nostro scalo è diventato di rilevanza poco meno che regionale, altro che porto Core. Il porto interno è un lago per le papere che proliferano e parlare di allargamento del Canale Pigionati equivale ad essere derisi». «Nel porto interno», aggiunge «la banchina centrale (l' area antistante il bar Betty per intenderci)



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

è formalmente cantiere da 3 anni. Anche lì nulla si muove e possiamo dire addio ai sogni gloria per i progetti con attracco dei mega yacht». Dai fallimenti nei rapporti con le rappresentante delle istituzioni civili ai militari. «La Marina Militare non fa un passo indietro sulle mille prescrizioni imposte per gli ormeggi, tanto non deve dar conto a nessuno», evidenzia Titi. Il quale fa derivare molti nodi irrisolti del porto di Brindisi dalla nascita in Puglia di 2 **Autorità di sistema portuale**. «La riforma dei porti di 4 anni fa ha previsto la cancellazione dell' **autorità portuale** di Brindisi per arrivare alla istituzione di una unica **autorità** pugliese di **sistema** in cui Brindisi avrebbe avuto un ruolo importante. Poi Bari e Taranto hanno fatto la voce grossa e ognuno ha avuto la sua **Autorità**. Il porto di Brindisi è entrato nel **sistema portuale** dell' Adriatico meridionale insieme a Bari. E io mi chiedo: Cosa ha guadagnato Brindisi dall' ingresso nell' **Autorità di sistema portuale**? Mi piacerebbe avere una risposta da chiunque possa darmela». Teo Titi non dimentica che «tutto il porto è paralizzato da un sequestro della magistratura: le nuove strade di collegamento, tutte le recinzioni, tutti i varchi che sono costati milioni di euro sono stati finora buttati al vento e non sappiamo chi ha ragione e chi torto. Anche l' ex Capannone Montecatini è stato portato fuori dal porto con la recinzione ed è irraggiungibile dall' esterno. Qualcuno sta pensando a cosa farne?». Le conclusioni: Possiamo dire che siamo stanchi e incazzati perché non abbiamo risposte certe? O dobbiamo avere paura di dirlo? Io sto col porto di Brindisi e sono incazzato. Nero. Le responsabilità? Gli scontri istituzionali? Il disinteresse? Le promesse? Basta, basta, basta». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Rossi: «Zona franca da estendere? È quello che il Comune ha chiesto»

Il Comune sta già facendo la sua parte nel percorso per l'istituzione della Zona franca doganale. A chiarirlo, dopo l'invito dei giorni scorsi da parte del presidente della Cna Franco Gentile ad assumere su di sé il compito di coordinare gli interventi necessari a rilanciare le attività e a definire nuovi percorsi di sviluppo nell'ambito di una leale e fattiva collaborazione tra porto e città è il sindaco Riccardo Rossi, che spiega come uno dei temi più importanti per lo sviluppo cittadino, in termini di possibili ricadute sul fronte degli investimenti da parte di imprese, con conseguenti occasioni occupazionali, sia proprio la Zona franca doganale. «Questo vuol dire in buona sostanza spiega Rossi avere all'interno della Zes una zona nella quale è possibile trattare materiali che arrivano in porto, farne dei prodotti che acquisiscono il marchio made in Italy e poi esportarli in zone al di fuori dell'Unione europea con l'esenzione da dazi e Iva. Il che significa avere una zona ad elevata attrattività per possibili insediamenti nel campo della manifattura ma anche dello stoccaggio delle merci e della logistica». Proprio per affrontare la questione dell'istituzione della Zona franca doganale, riferisce il sindaco, «abbiamo fatto un incontro con l'**Autorità di sistema portuale** nel quale il presidente Ugo Patroni Griffi ha portato come proposta progettuale per la zona doganale l'area di Capo Bianco. Io, invece, ho chiesto espressamente di allargare anche alla zona dello sporgente di Costa Morena Est ed a tutta la sua zona retroportuale. Anche perché c'è un progetto molto interessante, nell'ottica della dismissione della centrale Federico II, da parte di Enel, che ha creato la società Enel Logistics». L'obiettivo, in particolare, è quello di utilizzare gli asset attualmente collegati alla produzione di energia elettrica da carbone per scopi completamente differenti e legati alla logistica ed alla movimentazione delle merci. «Enel sottolinea Rossi ha una banchina attualmente utilizzata per le necessità della centrale ma che, in futuro, potrà essere utilizzata per la movimentazione delle merci. E lo stesso vale per altri terreni che l'azienda possiede in zona retroportuale. Come del resto il consorzio Asi. Tutta quell'area, quindi, può essere proposta come Zona franca doganale». Proprio in quest'ottica, riferisce il sindaco, «abbiamo incontrato l'ingegner Formosi che ha avuto l'incarico di redigere la proposta. Su questo si sta lavorando e penso che tra la fine di questo mese e l'inizio del prossimo sarà presentata: riguarderà Capo Bianco ma anche la zona di Costa Morena Est». Rispetto alla proposta del presidente della Cna di Brindisi Gentile, dunque, «questo progetto è molto coerente: si tratta infatti di valorizzare un'area con un intervento molto importante, che darà nuovo impulso sia alle attività portuali che a quella manifatturiere, perché la zona franca può accogliere molte nuove iniziative imprenditoriali che possono riguardare tutti i settori. Dai pannelli solari all'agroalimentare, non c'è un comparto che non possa essere toccato: tutto dipende dalla capacità di attrarre gli investimenti attraverso questa iniziativa». In questo senso, rassicura il sindaco, «il Comune è coinvolto. Certo, la proposta va avanzata, come dice la norma, dall'**Autorità di sistema portuale**. Ma noi abbiamo fatto le nostre proposte e stiamo lavorando per migliorare il profilo del progetto, con l'introduzione di Costa Morena Est. In questo senso, è stato importante l'incontro in videoconferenza tenuto sia con l'**Autorità di sistema** che con il presidente dell'Agenzia delle dogane Marcello Minenna e con Enel, nel quale



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

si è discusso di tutte questa possibilità». Allo stato attuale, conclude Rossi assicurando anche sul prossimo coinvolgimento di tutti gli stakeholder, associazioni di categoria comprese, «si stanno definendo le aree, che necessiteranno un passaggio di demanializzazione. Ma questo è un semplice perimetro. Una volta definita la Zona franca doganale, sia aprirà la discussione con tutti gli operatori perché c'è bisogno, con l'aiuto di tutti, di rendere questa zona viva con investimenti e attività».

Cassa Depositi Prestiti Nel 2019 in Puglia Basilicata e Molise mobilitati 260 milioni

ROMA - Dal 2019 ad oggi, Cassa Depositi e Prestiti ha mobilitato in favore degli enti di Puglia, Basilicata e Molise circa 260 milioni di euro. Grazie poi alla più vasta operazione di rinegoziazione mutui degli ultimi anni, lanciata per supportare le Amministrazioni durante l'emergenza Covid-19, negli stessi territori CDP ha coinvolto 265 enti locali generando un risparmio nel 2020 di oltre 15 milioni di euro su più di 1 miliardo di debiti rinegoziati. Diversi però sono anche gli interventi legati alle infrastrutture che Cassa sta portando avanti in queste regioni, fra cui: due progetti sul trasporto pubblico locale a Taranto ed un protocollo di advisory firmato con l'**Autorità portuale** del Mar Adriatico Meridionale. Il supporto integrato a 360 gradi che Cassa Depositi e Prestiti offre a Comuni, Città metropolitane, Province e Regioni non si limita più alla storica e tradizionale concessione di finanziamenti, ma comprende una sempre più vasta gamma di prodotti e servizi per le amministrazioni pubbliche e lo sviluppo delle infrastrutture. Per presentare agli amministratori locali l'offerta di CDP, grazie anche al supporto di Anci, ripartono gli appuntamenti di "Spazio PA", un ciclo di eventi online dedicati alla promozione del confronto con gli amministratori locali per comprenderne meglio bisogni e aspettative e per condividere riflessioni su tematiche di interesse comune. Nei webinar intervengono anche gli esperti di PagoPA impegnati per la digitalizzazione del Paese con il supporto di CDP. Il supporto integrato a 360 gradi che Cassa Depositi e Prestiti offre a Comuni, Città metropolitane, Province e Regioni non si limita più alla storica e tradizionale concessione di finanziamenti, ma comprende una sempre più vasta gamma di prodotti e servizi per le amministrazioni pubbliche e lo sviluppo delle infrastrutture. Per presentare agli amministratori locali l'offerta di CDP, grazie anche al supporto di Anci, ripartono gli appuntamenti di "Spazio PA", un ciclo di eventi online dedicati alla promozione del confronto con gli amministratori locali per comprenderne meglio bisogni e aspettative e per condividere riflessioni su tematiche di interesse comune.



Confindustria auspica la conferma di Prete alla guida dell' Authority

Confindustria Taranto auspica la riconferma di Sergio Prete alla guida dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Jonio. «Il territorio - afferma il presidente di Confindustria Antonio Marinaro - ha bisogno di consolidare le progettualità messe in campo e di riferimenti certi e autorevoli. In funzione di tali necessità caldeggiamo la conferma di Sergio Prete alla guida dell' **Authority**». Marinaro evidenzia «la profonda conoscenza del territorio, il forte imprinting assegnato a tutti gli interventi destinati al rilancio e potenziamento dello scalo **portuale**, la competenza al servizio di una maggiore interazione fra il porto e la città, tradottasi nel tempo in precise progettualità». La recente scadenza del mandato del vertice dell' **Authority** imporrà «a breve - osserva il presidente di Confindustria - delle scelte che incideranno particolarmente sul futuro più prossimo dello scalo jonico. Da qui il forte auspicio di Confindustria Taranto, che negli ultimi mesi ha intrattenuto con il presidente Prete una serie di scambi su altrettante progettualità da condividere e realizzare nel tempo nel segno, appunto, di una continuità ora fortemente caldeggiata». Marinaro ricorda che «Confindustria Taranto ha siglato con l' **Autorità** di **Sistema** un Protocollo retto su tre grandi linee, ovvero il rafforzamento del **sistema** produttivo locale, attraverso il coinvolgimento del **sistema** delle imprese locali rispetto alle opportunità di sviluppo ed alla costruzione di progetti in ambito **portuale**; la facilitazione del dialogo con gli stakeholders, attraverso un processo di scambio di informazioni (possibile grazie alla creazione di un **sistema** aperto in cui tutte le componenti possano entrare in contatto), promuovendo contestualmente azioni di partenariato industriale; e, ancora, la creazione di startup innovative, nell' ambito del progetto Future Innovation Hub».



MANFREDONIA PATRONI GRIFFI: «I NASTRI TRASPORTATORI? UNO SPRECO E UN' ATTREZZATURA ORA INUTILIZZABILE»

Bentonite, nell' area portuale un impianto di trasformazione

Lavorerà il materiale in arrivo per destinarlo in tutto il mondo

MANFREDONIA. Un' azienda multinazionale leader mondiale nel settore della lavorazione di bentonite, un minerale di origine vulcanica, ha presentato una manifestazione di interesse per l' utilizzo in concessione del Porto alti fondali di Manfredonia e per l' insediamento di un' attività industriale di trasformazione del minerale nell' area retro portuale già inserita nella Zona economica speciale interregionale adriatica. La manifestazione di interesse è stata presentata nel corso di un incontro a Bari con l' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale e l' Agenzia doganale e monopoli. Il progetto prevede la possibilità di delimitare, all' interno del compendio industriale, una Zona franca doganale (Zfd), ove realizzare le lavorazioni sui materiali importati in sospensione di dazi e Iva e organizzare la logistica per l' invio dei prodotti in tutto il mondo. «E' questo un primo risultato delle politiche di sostegno e potenziamento del porto di Manfredonia. In questo contesto fondamentale è l' impegno per la realizzazione della Zes e della Zona franca che stanno suscitando molto interesse da parte di imprese che vorrebbero insediarsi in prossimità del porto industriale. Stiamo lavorando su questi due fronti per assicurare al porto di Manfredonia il giusto ruolo nel contesto dei traffici marittimi» dichiara Ugo Patroni Griffi, presidente della AspmAm, alla "Gazzetta". «In particolare la Zona franca che, al contrario delle Zes che sono limitate nel tempo, è per sempre, rende molto attrattivo il porto di Manfredonia. Si sta manifestando molto interesse da parte di imprese che vorrebbero insediarsi in prossimità del porto industriale». L' iter per la costituzione della Zes e della Zona Franca, procede. «Si è insediato - con ferma Patroni Griffi - il Comitato di indirizzo e le commissioni che dovranno predisporre le bozze che dovranno approvare i Comuni di competenza. Ho delegato un funzionario che è venuto a Manfredonia più volte assieme al direttore regionale delle Dogane per i sopralluoghi finalizzati all' accertamento della idoneità delle aree candidate alla Zes. Stiamo affrettando i tempi. Attendiamo che il Comune di Monte Sant' Angelo e l' Asi di Foggia formalizzino le proposte per definire i progetti». L' iniziativa appena presentata all' **Autorità di sistema portuale**, riapre la questione dei nastri trasportatori per tanti versi una palla al piede di quella struttura mai entrata in funzione. «I nastri -rileva Patroni Griffi non hanno nessuna utilità. Da trent' anni sono un monumento allo spreco. Costituiscono una diseconomia per il porto in quanto intralciano i lavori sulle banchine. A meno che non si verifichi la possibilità, come nella richiesta appena avanzata, di un interesse specifico per quell' impianto: rimetterlo in attività e mantenerlo in esercizio rappresenta un costo oneroso. Il suo recupero dipenderà dalla valutazione dei costi e dei ricavi d' impresa». A quanto pare il porto sta uscendo dalla crisi in cui era caduto dal dopo Enichem e avviato verso una sua riqualificazione e rilancio. «Quando sono arrivato - rileva - il traffico del porto era essenzialmente quello del trasporto di acqua per le Tremiti, anche se partiamo da numeri bassi, i traffici sono in ascesa e ci sono le premesse perché diventi un riferimento della portualità del Mediterraneo. Il finanziamento previsto dal ministero delle Infrastrutture è un segnale di attenzione, non solo per il porto, atteso che un euro di investimento ne produce tre di valore aggiunto» Mihele Apollonio.



Il Sole 24 Ore

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

gioia tauro

«Coinvolgere tutte le Zes in un unico Piano»

Rosanna Nisticò scelta da Provenzano, primo commissario per le Zone

Donata Marrasso

gioia tauro Il riposizionamento del **porto** di **Gioia Tauro** nell' area mediterranea prelude anche allo sviluppo della Zes e alla crescita della logistica, «secondo specificità e vocazioni che andranno individuate». Rosanna Nisticò, docente di Economia applicata all' Università della Calabria, è il primo Commissario straordinario di governo di una Zes, nominata, su indicazione del ministro per il Sud e per la Coesione territoriale Giuseppe Provenzano, per presiedere il Comitato di indirizzo della Zes della regione Calabria. Non si è ancora insediata («l' iter è lungo», spiega) ma già immagina nuovi scenari. «La Zes è uno strumento con cui concorrere a sviluppare l' economia e la produttività della Calabria, con pacchetti di incentivi per chi intenda localizzarsi nel retroporto - afferma la commissaria - Ma richiede importanti scelte di campo: prediligere i grandi insediamenti produttivi? Dare spazio a imprese che operano in settori specifici? O favorire, invece, uno sviluppo diffuso di piccole e medie imprese capaci di completare le filiere produttive del Mezzogiorno?». Quel che è certo, per la commissaria, è la necessità di coinvolgere in un unico piano tutti i commissari delle regioni interessate (Calabria, Campania, Sicilia, Puglia e Basilicata): «Le Zes dovranno rispondere a logiche e a strategie congiunte. Le discussioni sui grandi temi presuppongono collaborazione e cooperazione fra tutti i commissari di governo», aggiunge la docente dell' Unical. **Gioia Tauro** ha diversi punti di forza, «e alcuni sono rappresentati proprio dalle sue debolezze - continua Nisticò - Il fatto che sia un' area relativamente vuota può essere un vantaggio per calibrare meglio le esigenze delle imprese. Essere a bocca di **porto** può risultare utile per chi si avvarrà dell' intermodalità. La mancanza di pmi potrà favorire insediamenti. Ma soprattutto il collegamento con le tre università della regione, con dipartimenti di ingegneria, informatica, matematica, di grande livello, drencherà personale qualificato». Esperta di sviluppo dei territori e di aree interne, sa già che la sua prima mossa sarà «ascoltare e comprendere i luoghi, chi li abita e chi li amministra. La Zes può rappresentare una possibilità anche per la città di **Gioia Tauro** - conclude la commissaria - Formazione, università, ricerca, innovazione, quindi occupazione potranno ridefinire il territorio, insieme a pmi interconnesse e sostenibili». RIPRODUZIONE RISERVATA.



ZES

S' insedia la nuova commissaria straordinaria

GIOIA TAURO - Passaggio di consegne del Comitato d' indirizzo della Zona economica speciale della Calabria. Ieri si è tenuta, in video conferenza, la riunione di insediamento della neo -commissaria straordinaria di Governo, Rosanna Nisticò, nominata con decreto del Presidente della Repubblica lo scorso 8 ottobre, alla guida della Zes Calabria. Alla riunione hanno partecipato il commissario straordinario dell' Au torità portuale di Gioia Tauro **Andrea Agostinelli**, che, dopo aver presieduto il Comitato, da questo momento ricoprirà il ruolo di membro componente, insieme a Fabrizio Criscuolo, in rappresentanza della Regione Calabria, e di Bianca Scalet, indicata dalla presidenza del Consiglio dei Ministri. Nel corso della riunione, è scritto in una nota, di insediamento, la commissaria Nisticò, in un' ampia relazione, ha illustrato nel dettaglio le linee guida, e quindi i punti principali, che caratterizzeranno il suo mandato. «Nello specifico -è scritto in una nota - ha evidenziato l' importanza della ricognizione di tutti i finanziamenti, previsti dalla normativa di settore, legati alla concretizzazione e allo sviluppo delle Zone economiche speciali, per ottenere reali ricadute sul territorio e la sua economia. Nel contempo, nel corso della sua presidenza, si procederà al censimento delle imprese che operano nella Zes in Calabria, al fine di procedere alla relativa consultazione e così comprendere quali, seconde le stesse, siano i vantaggi e i limiti finora riscontrati. Non ultimo, la Nisticò ha sottolineato il rilevante interesse della costruzione del portafoglio progetti e, soprattutto, la messa in atto della semplificazione delle procedure, che sono la base della buona riuscita della Zes».



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

ECONOMIA

Comitato d' indirizzo della Zes Calabria, si insedia alla presidenza la Prof.ssa Rosanna Nisticò

Nel corso della riunione ha illustrato nel dettaglio le linee guida e i punti principali che caratterizzeranno il suo mandato

Passaggio di consegne del Comitato d' indirizzo della Zona economica speciale della Calabria. Oggi si è tenuta, in video conferenza, la riunione di insediamento della neo commissaria straordinaria di Governo, prof.ssa Rosanna Nisticò, nominata con decreto del Presidente della Repubblica lo scorso 8 ottobre, alla guida della Zes Calabria. Alla riunione del passaggio di consegne, hanno partecipato, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, che, dopo aver presieduto il Comitato, da questo momento ricoprirà il ruolo di membro componente, insieme all' avv. Fabrizio Criscuolo, in rappresentanza della Regione Calabria, e della dott.ssa Bianca Scalet, indicata dalla presidenza del Consiglio dei Ministri. Nel corso della riunione di insediamento, la commissaria Nisticò, in un' ampia relazione, ha illustrato nel dettaglio le linee guida, e quindi i punti principali, che caratterizzeranno il suo mandato. Nello specifico, ha evidenziato l' importanza della ricognizione di tutti i finanziamenti, previsti dalla normativa di settore, legati alla concretizzazione e allo sviluppo delle Zone economiche speciali, per ottenere reali ricadute sul territorio e la sua economia. Nel contempo, nel corso della sua presidenza, si procederà al censimento delle imprese che operano nella Zes in Calabria, al fine di procedere alla relativa consultazione e così comprendere quali, seconde le stesse, siano i vantaggi e i limiti finora riscontrati. Non ultimo, la Nisticò ha sottolineato il rilevante interesse della costruzione del portafoglio progetti e, soprattutto, la messa in atto della semplificazione delle procedure, che sono la base della buona riuscita della Zes. Dal canto suo, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, nel suo passaggio di consegne, ha dichiarato: "Ho apprezzato la competenza e la qualità della relazione della neo commissaria Rosanna Nisticò, nell' illustrare la relazione programmatica del suo mandato, in un' atmosfera di spiccata propositività ed entusiasmo". Prima della conclusione della riunione, è stato, altresì, analizzato il contenuto del Protocollo che la commissaria straordinaria Rosanna Nisticò dovrà sottoscrivere con l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. 12-11-2020 14:43.



NEL CORSO DELLA RIUNIONE HA ILLUSTRATO NEL DETTAGLIO LE LINEE GUIDA E I PUNTI PRINCIPALI CHE CARATTERIZZERANNO IL SUO MANDATO.

Comitato d'indirizzo della Zes Calabria, si insedia alla presidenza la Prof.ssa Rosanna Nisticò

Passaggio di consegne del Comitato d'indirizzo della Zona economica speciale della Calabria. Oggi si è tenuta, in video conferenza, la riunione di insediamento della neo commissaria straordinaria di Governo, prof.ssa Rosanna Nisticò, nominata con decreto del Presidente della Repubblica lo scorso 8 ottobre, alla guida della Zes Calabria. Alla riunione del passaggio di consegne, hanno partecipato, il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, che, dopo aver presieduto il Comitato, da questo momento ricoprirà il ruolo di membro componente, insieme all' avv. Fabrizio Criscuolo, in rappresentanza della Regione Calabria, e della dott.ssa Bianca Scalet, indicata dalla presidenza del Consiglio dei Ministri. Nel corso della riunione di insediamento, la commissaria Nisticò, in un' ampia relazione, ha illustrato nel dettaglio le linee guida, e quindi i punti principali, che caratterizzeranno il suo mandato. Nello specifico, ha evidenziato l' importanza della ricognizione di tutti i finanziamenti, previsti dalla normativa di settore, legati alla concretizzazione e allo sviluppo delle Zone economiche speciali, per ottenere reali ricadute sul territorio e la sua economia. Nel contempo, nel corso della sua presidenza, si procederà al censimento delle imprese che operano nella Zes in Calabria, al fine di procedere alla relativa consultazione e così comprendere quali, seconde le stesse, siano i vantaggi e i limiti finora riscontrati. Non ultimo, la Nisticò ha sottolineato il rilevante interesse della costruzione del portafoglio progetti e, soprattutto, la messa in atto della semplificazione delle procedure, che sono la base della buona riuscita della Zes. Dal canto suo, il commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, nel suo passaggio di consegne, ha dichiarato: "Ho apprezzato la competenza e la qualità della relazione della neo commissaria Rosanna Nisticò, nell' illustrare la relazione programmatica del suo mandato, in un' atmosfera di spiccata propositività ed entusiasmo". Prima della conclusione della riunione, è stato, altresì, analizzato il contenuto del Protocollo che la commissaria straordinaria Rosanna Nisticò dovrà sottoscrivere con l' Autorità portuale di Gioia Tauro e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. 12-11-2020 14:43.

Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Insedata Rosanna Nisticò alla presidenza del comitato d' indirizzo Zes Calabria

Gioia Tauro (Reggio Calabria) - Passaggio di consegne del Comitato d' indirizzo della Zona economica speciale della Calabria. Oggi si è tenuta, in video conferenza, la riunione di insediamento della neo commissaria straordinaria di Governo, Rosanna Nisticò, nominata con decreto del Presidente della Repubblica lo scorso 8 ottobre, alla guida della Zes Calabria. Alla riunione del passaggio di consegne, hanno partecipato, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, che, dopo aver presieduto il Comitato, da questo momento ricoprirà il ruolo di membro componente, insieme Fabrizio Criscuolo, in rappresentanza della Regione Calabria, e Bianca Scalet, indicata dalla presidenza del Consiglio dei Ministri. Nel corso della riunione di insediamento, la commissaria Nisticò, in un' ampia relazione, ha illustrato nel dettaglio le linee guida, e quindi i punti principali, che caratterizzeranno il suo mandato. Nello specifico, ha evidenziato, si legge in una nota: "l' importanza della ricognizione di tutti i finanziamenti, previsti dalla normativa di settore, legati alla concretizzazione e allo sviluppo delle Zone economiche speciali, per ottenere reali ricadute sul territorio e la sua economia. Nel contempo, nel corso della sua presidenza, si procederà al censimento delle imprese che operano nella Zes in Calabria, al fine di procedere alla relativa consultazione e così comprendere quali, seconde le stesse, siano i vantaggi e i limiti finora riscontrati. Non ultimo, la Nisticò ha sottolineato il rilevante interesse della costruzione del portafoglio progetti e, soprattutto, la messa in atto della semplificazione delle procedure, che sono la base della buona riuscita della Zes". Dal canto suo, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, **Andrea Agostinelli**, nel suo passaggio di consegne, ha dichiarato: "Ho apprezzato la competenza e la qualità della relazione della neo commissaria Rosanna Nisticò, nell' illustrare la relazione programmatica del suo mandato, in un' atmosfera di spiccata propositività ed entusiasmo". Prima della conclusione della riunione, è stato, anche analizzato il contenuto del Protocollo che la commissaria straordinaria Rosanna Nisticò dovrà sottoscrivere con l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro, Rosanna Nisticò alla guida della Zona economica speciale

Alla riunione d' insediamento ha partecipato il commissario straordinario dell' Autorità portuale Andrea Agostinelli

Si è tenuta oggi in video conferenza la riunione di insediamento della neocommissaria straordinaria di governo, Rosanna Nisticò, nominata con decreto del presidente della Repubblica lo scorso 8 ottobre alla guida del comitato d' indirizzo della Zona economica speciale della Calabria. Alla riunione del passaggio di consegne, hanno partecipato, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro, Andrea Agostinelli**, che, dopo aver presieduto il comitato, da questo momento ricoprirà il ruolo di membro componente, insieme a Fabrizio Criscuolo, in rappresentanza della Regione Calabria, e di Bianca Scalet, indicata dalla presidenza del Consiglio dei Ministri. Nel corso della riunione di insediamento, la commissaria Nisticò, in un' ampia relazione, ha illustrato nel dettaglio le linee guida, e quindi i punti principali, che caratterizzeranno il suo mandato. Nello specifico, ha evidenziato l' importanza della ricognizione di tutti i finanziamenti, previsti dalla normativa di settore, legati alla concretizzazione e allo sviluppo delle Zone economiche speciali, per ottenere reali ricadute sul territorio e la sua economia. Nel contempo, nel corso della sua presidenza, si procederà al censimento delle imprese che operano nella Zes in Calabria, al fine di procedere alla relativa consultazione e così comprendere quali, seconde le stesse, siano i vantaggi e i limiti finora riscontrati. Non ultimo, la Nisticò ha sottolineato il rilevante interesse della costruzione del portafoglio progetti e, soprattutto, la messa in atto della semplificazione delle procedure, che sono la base della buona riuscita della Zes. Dal canto suo, il commissario dell' AdSP **Agostinelli**, nel suo passaggio di consegne, ha dichiarato: "Ho apprezzato la competenza e la qualità della relazione della neocommissaria Rosanna Nisticò, nell' illustrare la relazione programmatica del suo mandato, in un' atmosfera di spiccata propositività ed entusiasmo". Prima della conclusione della riunione, è stato, altresì, analizzato il contenuto del Protocollo che la commissaria straordinaria dovrà sottoscrivere con l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.



Porto di Gioia Tauro: insediata la prof.ssa Rosanna Nisticò, neo presidente del comitato d'indirizzo della Zes

Porto di Gioia Tauro: insediata la prof.ssa Rosanna Nisticò alla presidenza del comitato d'indirizzo della Zes Calabria

Passaggio di consegne del Comitato d'indirizzo della Zona economica speciale della Calabria. Oggi si è tenuta, in video conferenza, la riunione di insediamento della neo commissaria straordinaria di Governo, prof.ssa Rosanna Nisticò, nominata con decreto del Presidente della Repubblica lo scorso 8 ottobre, alla guida della Zes Calabria. Alla riunione del passaggio di consegne, hanno partecipato, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli**, che, dopo aver presieduto il Comitato, da questo momento ricoprirà il ruolo di membro componente, insieme all' avv. Fabrizio Criscuolo, in rappresentanza della Regione Calabria, e della dott.ssa Bianca Scalet, indicata dalla presidenza del Consiglio dei Ministri. Nel corso della riunione di insediamento, la commissaria Nisticò, in un' ampia relazione, ha illustrato nel dettaglio le linee guida, e quindi i punti principali, che caratterizzeranno il suo mandato. Nello specifico, ha evidenziato l' importanza della ricognizione di tutti i finanziamenti, previsti dalla normativa di settore, legati alla concretizzazione e allo sviluppo delle Zone economiche speciali, per ottenere reali ricadute sul territorio e la sua economia. Nel contempo, nel corso della sua presidenza, si procederà al censimento delle imprese che operano nella Zes in Calabria, al fine di procedere alla relativa consultazione e così comprendere quali, seconde le stesse, siano i vantaggi e i limiti finora riscontrati. Non ultimo, la Nisticò ha sottolineato il rilevante interesse della costruzione del portafoglio progetti e, soprattutto, la messa in atto della semplificazione delle procedure, che sono la base della buona riuscita della Zes. Dal canto suo, il commissario straordinario dell' **Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli**, nel suo passaggio di consegne, ha dichiarato: "Ho apprezzato la competenza e la qualità della relazione della neo commissaria Rosanna Nisticò, nell' illustrare la relazione programmatica del suo mandato, in un' atmosfera di spiccata propositività ed entusiasmo". Prima della conclusione della riunione, è stato, altresì, analizzato il contenuto del Protocollo che la commissaria straordinaria Rosanna Nisticò dovrà sottoscrivere con l' **Autorità portuale di Gioia Tauro** e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.



La Corte dei conti "frena" l' Autorità portuale «Bando pubblico per il gestore del gateway»

Domenico LatinoGIOIA TAURO Il gestore del gateway ferroviario sia individuato tramite procedura a evidenza pubblica e non fermandosi alla manifestazione d' interesse presentata dal gruppo Msc. È quanto suggerito dalla Corte dei Conti nella relazione annuale relativa alla gestione finanziaria 2019 dell' **Autorità portuale**, approvata dalla Sezione controllo enti con delibera n.91/2020. Dal resoconto è emersa una complessiva gestione amministrativo-contabile positiva ma sono comparse anche alcune segnalazioni, tra le quali, appunto, quella inerente il nuovo terminal «che- si legge nel documento - avrebbe dovuto realizzarsi entro 24 mesi (30 giugno 2019) dalla consegna lavori (23 giugno 2017). In sede istruttoria - si evidenzia - è emerso che l' opera è stata realizzata con un costo complessivo pari a euro 18.517.40623, che il certificato di ultimazione lavori è stato emesso il 14 febbraio 2020 con conseguente applicazione di penali per complessivi euro 518.487. La convenzione non è stata ancora sottoscritta per criticità riguardo l' operatore». Come si ricorderà, con l' addio di Contship, vecchio gestore del terminal container, si era tirata indietro anche la società satellite Sogemar, che era pronta ad assumere la gestione del gateway. Preso atto dell' indisponibilità, il commissario straordinario dell' Authority, Andrea Agostinelli aveva valutato la possibilità di proporre un subentro nel contratto o di intentare una causa per inadempimento dicendosi pronto in ogni caso ad avviare una gara per reperire altri operatori. In ultimo, l' interesse manifestato da un consorzio d' imprese orbitanti attorno alla galassia di Msc (il Medcenter Container Terminal, l' impresa ferroviaria Medway Italia e l' operatore intermodale Medlog Italia) e accolto con favore dallo stesso Agostinelli. Adesso la Corte dei Conti, invece, consiglia di mettere a gara la gestione dell' opera, realizzata con 16 milioni di euro di parte pubblica, ricordando che la possibilità di subentro di un nuovo concessionario si era prospettata quale ipotesi eccezionale e derogatoria dell' aggiudicatario di procedura ad evidenza pubblica. «Questa Corte - è scritto - invita l' **Autorità portuale** e i ministeri vigilanti alla verifica della compatibilità di tale procedura con i principi generali e al riscontro della capacità tecnica e finanziaria dell' eventuale soggetto subentrante. La gestione del terminal gateway dovrà essere assicurata mediante procedure trasparenti e di mercato per l' ottenimento delle condizioni più vantaggiose, tenendo conto degli investimenti pubblici effettuati». Agostinelli ha però spiegato che la verifica sulla compatibilità normativa del subentro diretto di Msc è stata già effettuata con esito positivo insieme al Mit. Intanto, ieri, si è svolta in videoconferenza la riunione d' insediamento della neocommissaria straordinaria del Comitato d' indirizzo per la Zes Calabria, Rosanna Nisticò, nominata lo scorso 8 ottobre. Al "passaggio di consegne" hanno partecipato il commissario Agostinelli, che, dopo aver presieduto il Comitato, ricoprirà il ruolo di membro componente, insieme a Fabrizio Criscuolo, in rappresentanza della Regione Calabria, e a Bianca Scalet, indicata dalla presidenza del Consiglio dei Ministri. Nel corso della riunione, la Nisticò ha illustrato nel dettaglio le linee guida che caratterizzeranno il suo mandato. Nello specifico, ha evidenziato l' importanza della ricognizione di tutti i finanziamenti previsti dalla normativa e del censimento delle imprese che operano nella Zes in Calabria, al fine di procedere alla relativa consultazione e così comprendere quali, secondo le stesse, siano i vantaggi e i limiti finora riscontrati. Nisticò ha anche sottolineato il rilevante interesse della costruzione del portafoglio progetti e, soprattutto, la messa in atto della semplificazione delle procedure, che sono la base della buona riuscita



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

della Zes. Intanto si è insediata ierila nuova commissariadel Comitato d' indirizzo Zes.

Shipping Italy

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gateway ferroviario di Gioia Tauro: la port authority puntualizza che non servirà una gara pubblica

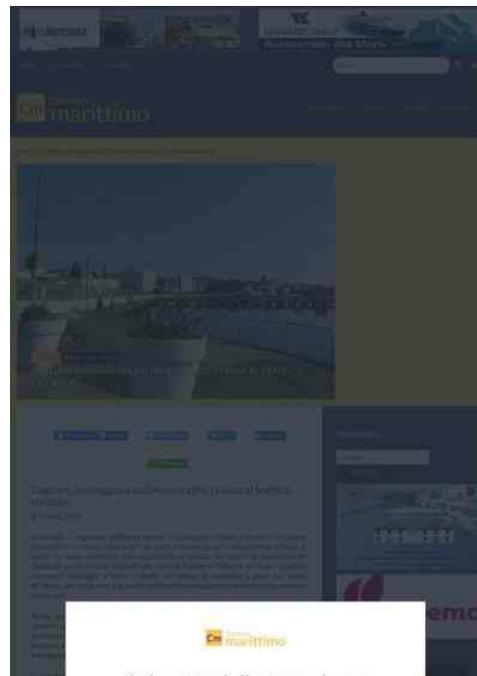
Dall' **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** riceviamo e di seguito riportiamo la seguente puntualizzazione in merito all' articolo con il quale è stata data notizia dei rilievi pubblicati dalla Corte dei Conti, nella sua ultima relazione sull' operato dell' ente, in merito alla realizzazione e gestione del nuovo gateway ferroviario. Con riferimento all' articolo pubblicato nella giornata di oggi 12.11.2020 da Shipping Italy e dal titolo " La Corte dei Conti chiede una gara prima di assegnare a MSC il gateway ferroviario di **Gioia Tauro** " si ritiene opportuno evidenziare che - probabilmente per un refuso nella trasposizione di alcune parti del Referto annuale della Corte dei Conti sull' attività di gestione nell' anno 2019 dell' **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** - il giornale ha erroneamente riportato quale criticità significativa segnalata dall' organo di controllo contabile ' il suggerimento a individuare il gestore del nuovo gateway ferroviario tramite una procedura ad evidenza pubblica e dunque non accontentandosi della manifestazione di interesse presentata dal gruppo MSC '. Tale affermazione è errata e non corrisponde a quanto riportato nel referto che testualmente, alla pagina 35 della relazione, dispone quanto segue 'La convenzione non è stata ancora sottoscritta per criticità riguardo l' operatore. È emerso, infatti, che la società concessionaria ha manifestato la indisponibilità a gestire l' opera realizzata reputando impossibile rispettare l' equilibrio stabilito dal Piano economico finanziario. L' AP, ritenendo tale comunicazione in violazione delle regole contrattuali, si è determinata a procedere alla risoluzione per inadempimento del contratto di concessione e all' avvio delle procedure di selezione del nuovo concessionario con le procedure vigenti. Si è pertanto prospettata una possibilità di subentro di un nuovo concessionario, quale ipotesi eccezionale e derogatoria dell' aggiudicatario di procedura ad evidenza pubblica. Questa Corte invita l' AP e i Ministeri vigilanti alla verifica della compatibilità di tale procedura con i principi generali ed al riscontro della capacità tecnica e finanziaria dell' eventuale soggetto subentrante.' La Corte dei Conti, pertanto, resa edotta dall' Amministrazione delle procedure adottate non rileva criticità né tantomeno impone il ricorso a una gara a evidenza pubblica. Per completezza di informazione si riferisce che la procedura di subentro applicata dall' **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro**, a fronte dell' inadempimento del precedente concessionario, è stata concordata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che con propria nota prot. n.8306 del 20/5/2020 ha prospettato all' Amministrazione - nella sua veste di ente finanziatore - la possibilità di avvalersi della disciplina di cui all' art.159 del D.L.gs. 163/2006 e s.m.i., che disciplina l' istituto del 'subentro' nella concessione di costruzione e gestione, al precipuo fine di salvaguardare l' integrità del suddetto contratto. Si evidenzia come la procedura di subentro ex art. 159 del D. Lgs. N. 163/2006, prevista dalla normativa codicistica per le ipotesi dei Progetti di Finanza, costituisca una soluzione normativa di 'salvataggio' per le ipotesi di inadempienza attribuibili al concessionario. Tanto si doveva al fine di garantire la corretta informazione sull' argomento.



Dall' Autorità Portuale di Gioia Tauro riceviamo e di seguito riportiamo la seguente puntualizzazione in merito all' articolo con il quale è stata data notizia dei rilievi pubblicati dalla Corte dei Conti, nella sua ultima relazione sull' operato dell' ente, in merito alla realizzazione e gestione del nuovo gateway ferroviario.

Cagliari, passeggiata dell' Ammiraglio chiusa al traffico ciclabile

12 Nov, 2020 CAGLIARI - Lungomare dell' Ammiragliato, la passeggiata chiude al traffico di biciclette, monopattini, e tutti gli altri mezzi con ruote a meno che non siano condotti a mano. E' questa la nuova ordinanza che regola il transito nel tratto di waterfront del capoluogo sardo emessa dall' AdSP del Mare di Sardegna. Pertanto via libera a pedoni, carrozzine, passeggini e sedie a rotelle; ma obbligo di procedere a piedi, con mezzo affiancato, per chi, invece, si muoverà con bicicletta, monopattino, hoverboard, monowheel, segway ecc. Perché questo provvedimento? La necessità di interdire al traffico ciclabile è nato dal ripetersi delle situazioni di pericolo determinate dalla presenza di pedoni e ciclisti indisciplinati. Ma anche, aspetto non secondario, per evitare i continui danneggiamenti derivanti dal traffico ciclistico che si sono rivelati pericolosi per runner e amanti delle passeggiate. Provvedimento pertanto sospende la deroga concessa alle due ruote - finora autorizzate a transitare nel solo senso di marcia Su Siccu Molo Ichnusa - dall' ordinanza dell' aprile 2014, emanata nelle more della realizzazione della pista ciclabile tra viale Colombo e la vicina pineta. In base alle nuove disposizioni, la passeggiata del waterfront sarà fruibile - salvo limitazioni derivanti da eventuali restrizioni disposte per il contenimento del contagio da Covid-19 - dal lunedì al venerdì, dalle 6 alle 22, e nei giorni prefestivi e festivi dalle 6 alle 24. I contravventori saranno perseguiti ai sensi del Codice della strada o degli articoli previsti dal Codice della Navigazione. 'Con l' Ordinanza del 10 novembre - s spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - siamo stati costretti ad intervenire su una situazione pericolosa che ha superato il limite della tolleranza . Più volte ci siamo appellati al buon senso dei ciclisti, categoria notoriamente sensibile alle tematiche sociali ed ambientali. Purtroppo l' irresponsabilità di pochi ha messo per troppo tempo a repentaglio l' incolumità dei frequentatori che utilizzavano appropriatamente la passeggiata. A tutto ciò si aggiunge la continua e consistente spesa di fondi pubblici per riparare la pavimentazione in legno della passeggiata che, ricordo, fu studiata e progettata esclusivamente per il traffico pedonale. Il mio auspicio è che, da sabato prossimo, si possa tornare frequentare il lungomare in sicurezza e nel pieno rispetto delle nuove regole'.



AdSp modifica transito su waterfront cagliaritano

La passeggiata dell'Ammiragliato chiude al traffico ciclabile

Redazione

CAGLIARI Emanata la nuova ordinanza che regola il transito nel tratto di waterfront cagliaritano. Da sabato 14 Novembre, la passeggiata a mare dell'Ammiragliato sarà definitivamente interdetta al transito di biciclette, monopattini e qualsiasi altro mezzo su ruote non condotto a mano. È quanto stabilito dall'ordinanza del presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, per scongiurare il pericolo determinato dalla commistione tra pedoni e ciclisti indisciplinati sul waterfront cagliaritano. Ma anche, aspetto non secondario, per evitare i continui danneggiamenti derivanti dal traffico ciclistico che si sono rivelati pericolosi per runner e amanti delle passeggiate. Provvedimento meditato a lungo, quello in vigore da sabato prossimo, che sospende la deroga concessa alle due ruote finora autorizzate a transitare nel solo senso di marcia Su Siccu Molo Ichnusa dall'ordinanza dell'Aprile 2014, emanata nelle more della realizzazione della pista ciclabile tra viale Colombo e la vicina pineta. In base alle nuove disposizioni, la passeggiata del waterfront sarà fruibile salvo limitazioni derivanti da eventuali restrizioni disposte per il contenimento del contagio da Covid-19 dal lunedì al venerdì, dalle 6 alle 22, e nei giorni prefestivi e festivi dalle 6 alle 24. Via libera, quindi, a pedoni, carrozzine, passeggini e sedie a rotelle; obbligo di procedere a piedi, con mezzo affiancato, per chi, invece, si muoverà con bicicletta, monopattino, hoverboard, monowheel, segway ecc. I contravventori saranno perseguiti ai sensi del Codice della strada o degli articoli previsti dal Codice della Navigazione. Con l'Ordinanza del 10 Novembre spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna siamo stati costretti ad intervenire su una situazione pericolosa che ha superato il limite della tolleranza. Più volte ci siamo appellati al buon senso dei ciclisti, categoria notoriamente sensibile alle tematiche sociali ed ambientali. Purtroppo l'irresponsabilità di pochi ha messo per troppo tempo a repentaglio l'incolumità dei frequentatori che utilizzavano appropriatamente la passeggiata. A tutto ciò si aggiunge la continua e consistente spesa di fondi pubblici per riparare la pavimentazione in legno della passeggiata che, ricordo, fu studiata e progettata esclusivamente per il traffico pedonale. Il mio auspicio è che, da sabato prossimo, si possa tornare frequentare il lungomare in sicurezza e nel pieno rispetto delle nuove regole.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Miasmi, più controlli con l'uso dei sensori

Augusta. I miasmi di origine industriale che, frequentemente, gli augustani avvertono in atmosfera provocano malesseri, fastidi respiratori e non solo. A tal proposito l'associazione Decontaminazione Sicilia ha suggerito al sindaco Giuseppe Di Mare di imporre alle aziende, che insistono nel petrolchimico, di adottare l'uso di sensori h24 nei camini per poter rilevare in continuo e con certezza la provenienza di detti miasmi. Lo ha fatto in un incontro nel corso del quale l'associazione ha parlato anche dei gravi problemi che potrebbero verificarsi con l'utilizzo del petcoke come combustibile. Il sindaco ha mostrato grande attenzione ai problemi posti sul tavolo dicendosi intenzionato a dare la massima priorità alla questione ambientale ed alla salute dei cittadini. Lo fa sapere Luigi Solarino, presidente dell'associazione ricordando che il 20 ottobre scorso il Comune, quando non era ancora subentrata la nuova amministrazione, aveva rilasciato il "permesso per la realizzazione dell'impianto di ricevimento e dosaggio del combustibile solido secondario (Css) nel forno di cottura clinker dello stabilimento Buzzi Unicem da realizzarsi in contrada San Cusumano nel territorio di **Augusta**. «Permesso il 27 ottobre sospeso per 45 giorni, dal V settore Pianificazione del Territorio - sottolinea Solarino - grazie all'intervento del neo sindaco, Di Mare». Decontaminazione Sicilia si oppone da sempre all'uso del petcoke quale combustibile per le gravi conseguenze che ne derivano per l'ambiente e per la salute delle persone. «Già due anni addietro - ricorda Solarino - avevamo invitato, con altre associazioni, l'allora amministrazione Di Pietro, di chiedere al presidente della Regione l'annullamento dell'Autorizzazione integrata ambientale (Aia), rilasciata nel 2017, che consentirebbe alla cementeria Buzzi Unicem di utilizzare come combustibile il petcoke. Quest'ultimo è un carbone artificiale ottenuto nell'industria petrolifera nel processo di condensazione per pirolisi di residui petroliferi pesanti. Si tratta dell'ultimo scarto del petrolio grezzo e contiene sostanze estremamente pericolose per la salute umana e la salubrità dell'ambiente fra cui gli idrocarburi policiclici aromatici, i metalli pesanti (vanadio, nichelio), un alto contenuto di zolfo (anche oltre il 7%) e il cloro. Le sostanze contenute nel petcoke, oltre ad una tossicità intrinseca, sono indicate anche come cancerogene (tra i quali il benzo-pirene-Oms) e/o mutagene. La prima proprietà provoca tumori di vario genere, la seconda modificazioni genetiche, da cui le malformazioni nei nascituri. A ciò si aggiunge che le operazioni di carico e scarico, con molta probabilità, verranno effettuate nel **porto** di **Augusta** con conseguenti effetti negativi per l'esposizione a polveri che determinano malattie a carico dell'apparato respiratorio». Agnese Siliato.



per trasportare un container dall' Asia all' Italia servono 5 mila \$

Prezzi record per i noli

L' Unctad prevede per il 2020 scambi commerciali via mare in calo del 4,1%, a danno di un settore già in crisi per tensioni commerciali e incertezze politiche

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Continua la corsa al rialzo dei noli marittimi per il trasporto containerizzato sulla rotta che collega Asia ed Europa. Ad alimentare il rincaro dei prezzi di trasporto sono la scarsa disponibilità di container e soprattutto l' insufficiente capacità di stiva a disposizione dalle compagnie di navigazione. L' ultima brutta notizia per caricatori e ricevitori è arrivata dal consorzio armatoriale The Alliance (formato da Hapag-Lloyd, One, Yang Ming e Hm) che a inizio dicembre prevede la cancellazione di partenze per un quarto della capacità di stiva programmata. La mossa fa il paio con la previsione di Hapag Lloyd di aumentare del 70% la tariffe per il trasporto via mare di container fra Asia e Nord Europa. Su questa rotta il vettore tedesco ha comunicato al mercato che il nolo Fak (for all kind) per i box da 40' high cube sale a 4.890 dollari (Regno Unito escluso). Chi dovesse invece spedire verso i porti della Gran Bretagna, alle prese da settimane con gravi criticità da congestione, dovrà pagare fino a 5.390 dollari per lo stesso box. Situazione simile per il Mediterraneo occidentale e quindi per gli scali italiani verso i quali le tariffe Fak di Hapag Lloyd arrivano a 4.910 dollari per ogni container Hc da 40' proveniente dall' Asia. Non è tutto però: la compagnia di navigazione tedesca (e non sarà l' unica) a breve introdurrà anche un sovrapprezzo di 310 dollari ribattezzato Marine fuel recovery (Mfr) per i container che viaggiano dall' Asia al Nord Europa e di 296 dollari per quelli destinati agli scali del Mediterraneo. Alphaliner, società di ricerca e analisi, ha ricordato che il precedente record sui noli fra Asia e Nord Europa registrato dallo Shanghai Containerised Freight Index era di 4.328 dollari, registrato nel marzo 2010, ma i rincari annunciati da Hapag Lloyd potrebbero infrangerlo. A beneficiare della situazione sono ovviamente i vettori marittimi, che chiuderanno un esercizio ricco di soddisfazioni dal punto di vista finanziario. Mediterranean Shipping Company, la seconda compagnia al mondo per numero di navi e capacità di stiva nel trasporto marittimo di container, da alcune settimane ha anche avviato un' intensa campagna di acquisti di naviglio per arricchire la propria flotta. Dopo l' acquisizione di sei navi da 8.200 e 7.900 container Teu di portata (158 milioni di dollari di investimento), la shipping company ginevrina fondata da Gianluigi Aponte avrebbe infatti appena messo a segno altre due operazioni. Secondo rumor di mercato la nave portacontainer Bomar Hermes da 2.500 Teu sarebbe stata acquistata da Msc per oltre 6 milioni di dollari e lo stesso pare sia avvenuto per la Greenwich Bridge, altra unità del 2006 da 5.624 Teu di capacità. Più in generale, secondo l' ultimo «Review of Maritime Transport 2020» pubblicato da Unctad (Conferenza delle Nazioni Unite su commercio e sviluppo), quest' anno gli scambi commerciali via mare subiranno una contrazione del 4,1%. La crisi dei volumi trasportati innescata dal Covid ha colpito un settore che già aveva perduto slancio nel 2019, anche a causa di tensioni commerciali e incertezza politica, quando i volumi via mare di merci internazionali erano aumentati del +0,5% rispetto al +2,8% registrato nel 2018 (con i soli traffici containerizzati che avevano subito una decelerazione dal +5,1% del 2018 al +2% del 2019). Secondo le previsioni nel 2021 il commercio marittimo potrebbe risalire del +4,8%. (riproduzione riservata)





STUDIO ICS

Navi a zero CO2, il rischio è un «iceberg finanziario»

Dall' idrogeno alle batterie, nessuna soluzione è pronta a un impiego su larga scala

Sissi Bellomo

L'industria marittima rischia di schiantarsi contro un «iceberg finanziario» se continua a disperdere le risorse nella sfida contro il cambiamento climatico. A lanciare l'allarme è l'International Chamber of Shipping (Ics), attraverso uno studio che evidenzia come oggi non ci sia nessuna soluzione a portata di mano per abbattere in modo significativo le emissioni di gas serra del settore. Dall'idrogeno alle batterie, i sistemi di propulsione a zero emissioni oggi semplicemente «non sono disponibili nelle quantità necessarie per giungere alla decarbonizzazione», oltre a presentare diverse criticità ancora non del tutto superate. L'Ics, che rappresenta l'80% della flotta mercantile globale, avanza la proposta di creare un fondo con una dotazione di almeno 5 miliardi di dollari per sostenere la ricerca e lo sviluppo, con l'obiettivo di identificare le tecnologie più efficienti, accelerarne la sperimentazione e agevolare economie di scala facendo convergere solo su queste le scelte degli armatori. In questo modo si potrà «ridurre il rischio che 3mila miliardi di dollari di investimenti siano destinati e utilizzati in modo improprio». Del piano si discuterà la settimana prossima in un incontro dell'International Maritime Organization (Imo), chiedendo sostegno da parte dei Governi. A finanziare il fondo sarebbero comunque le stesse compagnie di navigazione, autotassandosi sul consumo di combustibili fossili pur di far decollare la «quarta rivoluzione della propulsione navale», dopo quelle del vento, del carbone e del petrolio. Per affrontare la transizione energetica l'industria dello shipping si sta in parte orientando verso il Gas naturale liquefatto (Gnl), un combustibile fossile che lo studio commissionato dall'Ics non prende in considerazione se non come «misura ad interim», perché non consentirebbe la completa decarbonizzazione. In compenso vengono esaminate diverse «promettenti» alternative zero-carbon, ma la conclusione è che serve «un'enorme attività di ricerca e sviluppo perché possano diventare opzioni praticabili a livello commerciale in tutto il mondo». Idrogeno e ammoniaca verde, ad esempio, hanno una densità energetica molto più bassa rispetto al petrolio: le navi dovrebbero consumare volumi di combustibile fino a cinque volte superiori agli attuali. E sviluppare l'offerta è una sfida imponente, sottolinea il rapporto. Se tutte le navi andassero ad ammoniaca verde bisognerebbe più che triplicarne la produzione, impiegando 750 Gigawatt di energia pulita. In pratica «lo shipping da solo consumerebbe il 60% dell'attuale generazione da rinnovabili». Inoltre bisognerebbe superare problemi di sicurezza, rinnovando l'intera infrastruttura per lo stoccaggio e il rifornimento. La sfida delle navi a batteria non è meno impegnativa: a una portacontainer servirebbe la potenza di 10mila batterie Tesla S85 al giorno, dunque 70mila batterie per un viaggio di una settimana (e tra Cina e Usa ci sono 30-40 giorni di navigazione). Restano il nucleare, che però - ammette lo studio - pochi governi al mondo considerano «politicamente accettabile». Oppure un ritorno al vento, con sistemi diversi dalle vele, ma «è improbabile che le navi attuali possano mai essere guidate solo dalla forza della natura». Nonostante tutto il settore marittimo - che oggi consuma 4 milioni di barili di petrolio al giorno, il 4% dell'offerta globale e un terzo della capacità saudita - è deciso a progettare un futuro sostenibile. L'Imo, agenzia dell'Onu, ha stabilito l'obiettivo di ridurre non solo le emissioni di CO2, ma anche di altri gas serra, puntando entro il 2050 ad abatterli del 90% rispetto ai livelli del 2008. E l'





Il Sole 24 Ore

Focus

Unione europea sta lavorando per includere dal 2022 anche i trasporti navali nel sistema di scambio dei diritti sulla CO2. «È necessario un salto di qualità nella tecnologia», afferma Guy Platten, segretario generale dell' Ics, ricordando che identificare le soluzioni migliori da seguire è urgente, considerato che le navi hanno una vita media di 25-30 anni: «Ancora non sappiamo come sarà il futuro a zero emissioni, ma nei prossimi 5-10 anni dovremo prendere decisioni di investimento che avranno un impatto fino al 2050». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Investimenti in R&S per la decarbonizzazione del trasporto marittimo

GAM EDITORI

12 novembre 2020 - Nel nuovo studio, intitolato "Catalysing the Fourth Propulsion Revolution" ICS afferma l' esigenza che i governi sostengano la proposta dell' industria marittima mondiale di creare un fondo globale di R&S da 5 miliardi di euro per ridurre il rischio che 3 mila miliardi di dollari di investimenti siano destinati e utilizzati in modo improprio, rendendo impossibile la decarbonizzazione del settore. Il rapporto esamina diverse opzioni per facilitare la decarbonizzazione del trasporto marittimo e raggiungere gli obiettivi di riduzione dei gas a effetto serra (GHG) stabiliti dall' IMO, attraverso l' uso di ammoniaca, idrogeno, batterie e lo sviluppo delle relative tecnologie per alimentare la flotta mondiale. Tuttavia, il rapporto rileva che attualmente i combustibili a zero emissioni di carbonio non sono disponibili nelle quantità necessarie per giungere alla decarbonizzazione. Infatti, a fronte dei numerosi potenziali carburanti e tecnologie a zero emissioni di carbonio, la riduzione delle emissioni richiesta dalla comunità internazionale e dall' industria richiedono una enorme attività di ricerca e sviluppo prima che questi possano diventare delle opzioni praticabili. Ciò rappresenta quello che può essere definito un "iceberg finanziario" per lo shipping mondiale, in quanto la pressione per regolare le emissioni si sta attualmente muovendo più velocemente della capacità delle catene di approvvigionamento di tenere il passo. Senza innovazione e un massiccio aumento della ricerca e dello sviluppo, c' è un rischio significativo di attività bloccate che avranno un impatto sugli Stati nazionali, sulla comunità finanziaria e sull' industria marittima. Lo shipping internazionale, che trasporta circa il 90% dei volumi commerciali mondiali, è parte integrante dell' economia globale. Attualmente le navi devono anche utilizzare quattro milioni di barili di petrolio al giorno, - 4% della produzione globale di petrolio, o equivalente a un terzo della produzione giornaliera dell' Arabia Saudita. L' energia necessaria per alimentare una grande nave portacontainer che naviga attraverso l' oceano, è la stessa necessaria ad alimentare in un solo giorno 50.000 case. Gli armatori sono profondamente consapevoli della necessità di decarbonizzare, ma ciò si può fare solo con lo sviluppo di una nuova generazione di tecnologie e di nuovi combustibili a zero emissioni. È urgente sviluppare nuovi combustibili insieme a nuovi sistemi di propulsione, navi avanzate e una rete di rifornimento globale completamente nuova.



Il Manifesto

Focus

SHIPPING GLOBALE E ACCUMULAZIONE

Nella pandemia la bolla del trasporto navale

ELENA GEREBIZZA FILIPPO TAGLIERI Nella crisi attuale si delineano già vincitori e vinti. Tra i primi, oltre ai colossi della vendita online, troviamo anche le principali corporation del trasporto navale. Un recente documento dell'International Transport Forum, che riunisce i ministri dei Trasporti di 62 paesi, prende posizione contro le 10 maggiori imprese del settore dello shipping. Secondo l'organismo che fa parte dell'Ocse, le compagnie avrebbero ridotto drasticamente i traffici a livello globale creando una bolla, che ha originato un innalzamento delle tariffe, permettendo loro di mantenere margini di profitto dell'8,5% nel travagliato secondo trimestre 2020. Pochi mesi fa, lo stesso Forum aveva concluso negativamente una lunga battaglia per applicare sui trasporti merci globali le normative Antitrust europee. A marzo 2020, la Commissione europea aveva deciso di prorogare per altri 4 anni il regime speciale che rende inapplicabili le leggi sulle concentrazioni. Le dieci compagnie di trasporto sotto la lente d'ingrandimento sono raggruppate a loro volta in tre grandi alleanze fra armatori (2M, Ocean e The Alliance) e rappresentano circa l'80% del traffico container a livello globale. Una concentrazione avvenuta nell'ultimo trentennio, ma che genera una situazione di quasi -cartello in un settore sempre più centrale. Per rendere l'idea, circa il 90% del traffico mondiale di merci si sposta via nave e rappresenta il 12% del pil del pianeta. In questo quadro ufficialmente non ci sarebbero armatori italiani. In realtà, una holding svizzera ma dal cuore campano rappresenta in questo momento, in alleanza con la danese Maersk, il primo player al mondo nel trasporto merci via mare. Stiamo parlando di Mediterranean Shipping Company Holding (Msc), un marchio famoso per le navi da crociera che fa molto altro. La Msc globale affonda le sue radici a Sant'Agello, in provincia di Napoli, da dove partì il fondatore Gianluigi Aponte dopo avere conosciuto la moglie Rafaela Denat. I due in 50 anni sono riusciti a costruire un impero, tanto da essere, secondo Forbes, 230esimi tra i più ricchi al mondo, con un patrimonio di 8,7 miliardi di dollari. La particolarità di questo protagonista globale è che la holding è gestita da un management «a conduzione familiare» e per questo risulta complicato accedere alle informazioni, in particolare sulla società capofila. È chiaro però che ci troviamo davanti a un colosso che gestisce, attraverso la controllata Terminal Investments Limited (Til), 37 terminal negli snodi più importanti e due in via di inaugurazione, distribuiti in 26 paesi. Nel comparto terminalistico italiano Msc controlla, attraverso Til, il porto italiano con maggiori prospettive, Gioia Tauro, e attraverso Marininvest, società originariamente del cugino di Aponte, Franco Ronzi, diversi terminal nei porti, tra i quali Napoli, Spezia, Civitavecchia, Genoa, Catania, Venezia e Brindisi. L'alleanza con Global Infrastructure Partners (Gip) genera un blocco di aziende leader a livello globale. Inoltre con la controllata MedLog, nata nel 2018, il gruppo Msc è entrato anche nel settore della logistica su ruota e degli hub logistici. Nel campo ha già una posizione dominante in settanta paesi, grazie alla filiera della holding. Infine, il comparto crocieristico, la famosa Msc Crociere: la holding italo-svizzera è stata protagonista di un rischioso di acquisizioni che l'ha portata a essere un leader mondiale del settore crocieristico, capofila italiana del trasporto passeggeri con l'annessione di Snav, Gnv e la Ignazio Messina. In questo momento storico molto delicato, l'unica strategia è il rilancio del commercio globale, seppure mai come oggi tutto ciò sembri in antitesi con la pandemia. L'accelerazione del processo di globalizzazione verso un just-in-time planetario non sembra essere messa in discussione, mantenendo vivi i progetti di espansione di porti e mega infrastrutture per il





Il Manifesto

Focus

collegamenti più rapidi per merci e per persone e una sempre maggiore estrazione di profitto a vantaggio di pochi giganti. Un modello insostenibile e energivoro, legato al consumo dei combustibili fossili, oltre che profondamente ingiusto in termini di distribuzione della ricchezza.

Primo incontro tra Minenna (Dogane) e Zaccheo (ART)

Redazione

Roma - Il direttore generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna, ha incontrato il nuovo presidente dell' Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Nicola Zaccheo. L' incontro, avvenuto nell' ambito delle reciproche attività di relazioni istituzionali, - spiega una nota - ha costituito l' occasione per rinsaldare i rapporti di collaborazione fra l' Agenzia e l' Autorità indipendente nelle diverse attività che vedono ADM e ART impegnate in prima fila. "Quello delle infrastrutture di trasporto è un settore strettamente connesso all' attività dell' Agenzia - si legge nella nota - il cui compito di monitoraggio e controllo della mobilità delle merci sul territorio nazionale è di importanza strategica, come dimostra l' impegno costante nelle operazioni condotte quotidianamente dal personale di ADM nei porti, negli aeroporti e nelle stazioni". "Il direttore Minenna ha fatto gli auguri di buon lavoro al presidente di ART, Zaccheo, insediatosi il 28 ottobre scorso. Entrambi hanno condiviso la necessità di avviare una collaborazione attiva fra le due istituzioni, finalizzata a rendere sempre più efficiente e capillare sia la rete di controlli delle merci che circolano sul territorio, sia la regolazione economica delle infrastrutture di trasporto. Questo impegno sarà concretizzato nei prossimi mesi con la firma di un protocollo d' intesa che ha l' obiettivo di avviare un percorso condiviso e una sinergia strategica fra l' Agenzia e l' Autorità".

Primo incontro tra Minenna (Dogane) e Zaccheo (ART)

12 NOVEMBRE 2020 - Focus



Roma - Il direttore generale dell' Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna, ha incontrato il nuovo presidente dell' Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Nicola Zaccheo.

L'incontro, avvenuto nell'ambito delle reciproche attività di relazioni istituzionali, - spiega una nota - ha costituito l'occasione per rinsaldare i rapporti di collaborazione fra l' Agenzia e l' Autorità indipendente nelle diverse attività che vedono ADM e ART impegnate in prima fila.

"Quello delle infrastrutture di trasporto è un settore strettamente connesso all'attività dell' Agenzia - si legge nella nota - il cui compito di monitoraggio e controllo della mobilità delle merci sul territorio nazionale è di importanza strategica, come dimostra l'impegno costante nelle operazioni condotte quotidianamente dal personale di ADM nei porti, negli aeroporti e nelle stazioni".

"Il direttore Minenna ha fatto gli auguri di buon lavoro al presidente di ART, Zaccheo, insediatosi il 28 ottobre scorso. Entrambi hanno condiviso la necessità di avviare una collaborazione attiva fra le due istituzioni, finalizzata

Iscriviti alla newsletter

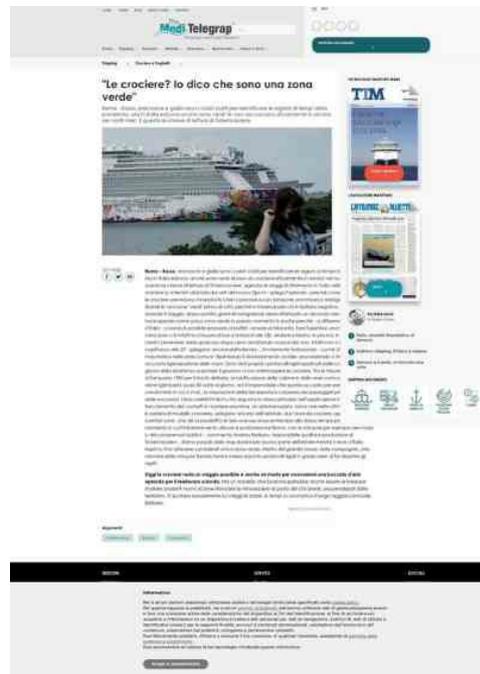
Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

The Medi Telegraph

Focus

"Le crociere? Io dico che sono una zona verde"

Roma - Rosso, arancione e giallo sono i colori scelti per identificare le regioni ai tempi della pandemia. Ma in Italia esistono anche zone verdi: le navi da crociera attualmente in servizio nei nostri mari. È questa la chiave di lettura di Ticketcrociere, agenzia di viaggi di riferimento in Italia nella vendita di crociere su Internet: «Salvate dai veti del nuovo Dpcm - spiega l'azienda - perché considerate sicure, le crociere prevedono innanzitutto il test coronavirus con tampone pre-imbarco obbligatorio per tutti. Quindi le navi sono "verdi" prima di tutto perché si imbarca solo chi è risultato negativo. In aggiunta, durante il viaggio, dopo quattro giorni di navigazione viene effettuato un secondo tampone. Se la nave appare come unica zona verde in questo momento è anche perché - a differenza del resto d' Italia - a bordo è possibile pranzare al buffet , cenare al ristorante, fare l' aperitivo anche prima di cena (non c' è infatti la chiusura di bar e ristoranti alle 18), andare a teatro, in piscina, in palestra, al centro benessere, bere qualcosa dopo cena ascoltando musica dal vivo. Infatti non c' è nemmeno il coprifuoco alle 22 - spiegano ancora dall' azienda -. Ovviamente indossando - com' è d' obbligo - la mascherina nelle aree comuni, rispettando il distanziamento sociale, provvedendo a frequente e accurata igienizzazione delle mani. Sono stati proprio i protocolli rigidi applicati dalle compagnie dal giorno della ripartenza a portare il governo a non interrompere le crociere. Tra le misure adottate, oltre al tampone, i filtri per il riciclo dell' aria, la sanificazione delle cabine e delle aree comuni (un ascensore viene igienizzato quasi 50 volte al giorno, ed è impensabile che questo accada per esempio nel condominio in cui si vive), la misurazione della temperatura corporea dei passeggeri prima dei pasti e delle escursioni, i braccialetti hi-tech che seguono lo stesso principio dell' applicazione Immuni per il tracciamento dei contatti in maniera anonima. Un sistema rodato, tanto che nelle ultime settimane si è parlato di modello crociera», spiegano ancora dall' azienda. «La nave da crociera oggi è l' unica comfort zone, che dà la possibilità di fare una vacanza sentendosi allo stesso tempo protetti, in un momento in cui l' intrattenimento altrove è praticamente fermo, con le chiusure per esempio dei musei o dei comprensori sciistici - commenta Andrea Barbaro, responsabile qualità e produzione di Ticketcrociere -. Siamo passati dallo stop durato per buona parte dell' estate mentre il resto d' Italia riapriva, fino all' essere considerati unica zona verde. Merito del grande lavoro delle compagnie, che nei mesi delle chiusure forzate hanno messo a punto protocolli rigidi in grado però di far divertire gli ospiti. Oggi la crociera resta un viaggio possibile e anche un modo per concedersi una boccata d' aria optando per il telelavoro a bordo. Ma un modello che funziona potrebbe anche essere la base per studiare prodotti nuovi: «Come rilanciare le minicrociere al posto dei city break, ora penalizzati dalle restrizioni. O puntare nuovamente sui viaggi di nozze, in tempi in cui manca il lungo raggio» conclude Barbaro.



CANTIERISTICA

Fincantieri regge al test Covid e ora punta su nuovi settori

Ebitda e ricavi del trimestre evidenziano una produzione in ripresa Intesa con Autostrade Tech e Ibm per il monitoraggio e la sicurezza della rete

Celestina Dominelli

Fincantieri prosegue nella diversificazione delle attività e, nel giorno dei conti dei nove mesi, annuncia un accordo pluriennale, per il tramite del suo "braccio" Fincantieri NexTech, con Autostrade Tech (gruppo Aspi) e Ibm per il monitoraggio e la sicurezza delle infrastrutture autostradali. E, intanto, si prepara a rilevare Inso, nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria di Condotte, a valle del decreto del Mise che ha autorizzato la cessione (si veda il Sole 24 Ore del 7 novembre). Quanto ai risultati approvati ieri, risentono, per dirla con le parole dell'ad Giuseppe Bono, «delle difficoltà di un momento storico tra i più delicati per l'economia mondiale e che la stessa Fincantieri abbia mai affrontato», ma a confortare il gruppo sono i numeri del terzo trimestre (ricavi per 1,16 miliardi ed ebitda a 81 milioni con una marginalità del 7%), che evidenziano una produzione in ripresa e verso i livelli ante-Covid, e, soprattutto, un carico di lavoro complessivo di 36,8 miliardi con 88 navi in portafoglio in consegna fino al 2027. Non a caso, Bono evidenzia «la capacità di guardare al futuro e di assicurare ai nostri azionisti e agli altri nostri stakeholder una stabilità e una continuità di lavoro per i prossimi anni». Ed ecco i numeri licenziati ieri dal cda presieduto da Giampiero Massolo: ricavi per 3,5 miliardi nei primi nove mesi, in flessione del 16,2%, che scontano gli effetti della crisi pandemica, ma che risultano in miglioramento, come detto, nel trimestre; ebitda pari a 200 milioni (erano 306 milioni nello stesso periodo del 2019), su cui ha inciso la riduzione dei volumi di produzione dei siti italiani del gruppo, con un ebitda margin del 5,7%, comunque superiore al 5% del primo semestre. Sull'ebitda, spiega la società nella nota diffusa ieri, lo slittamento dei programmi produttivi ha pesato per 71 milioni (di cui 6 milioni nel terzo trimestre). Vale però la pena di sottolineare che, nonostante la pandemia abbia fortemente penalizzato il settore delle crociere, core business del gruppo, Fincantieri non ha registrato alcuna cancellazione degli ordini e ha lavorato a rimodulare le consegne delle navi con i clienti che stanno provando a ripartire, come sottolinea lo stesso ad Bono. «Nelle crociere - spiega il top manager - stiamo assistendo a una ripresa molto graduale, come è comprensibile che sia, e questo avvalorava la nostra strategia che ci ha permesso di mantenere gli ordini che ci consentiranno di tragguardare il 2027-2028». Quanto al militare, dove il gruppo si è da poco assicurato una nuova commessa per le navi destinate alla Marina Usa, Bono parla «di negoziazioni concrete in corso con paesi esteri per l'esportazione di fregate Fremm» e del raggiungimento «di importanti risultati in settori innovativi e con un importante potenziale sviluppo, in particolare nelle infrastrutture e nella fornitura di prodotti e servizi all'avanguardia». E l'accordo siglato ieri, che arriva dopo la mossa sul dossier Condotte, è la conferma della volontà di Fincantieri di crescere anche su altre direttrici. Tornando ai numeri, il debito è pari a 1,4 miliardi (contro i 736 milioni di fine 2019), ma l'incremento è il frutto dello slittamento delle consegne e degli incassi delle rate per le navi in corso di costruzione. Una rimodulazione che rientra nella strategia messa in pista dal gruppo per salvaguardare il carico di lavoro acquisito e per rafforzare i rapporti con i clienti. L'impatto di queste misure è nell'ordine di 600 milioni, ma la società può comunque contare su una solida posizione patrimoniale e su





ma nessun ordine cancellato per il gruppo della cantieristica

Il Covid affonda i ricavi Fincantieri

Per Fincantieri, i primi nove mesi dell'anno si sono chiusi con ricavi in contrazione tendenziale del 16,2% a 3,534 miliardi di euro. Nel periodo, il gruppo della cantieristica navale guidato da Giuseppe Bono ha visto contrarsi anche la marginalità industriale, con l'Ebitda sceso da 306 a 200 milioni, mentre l'indebitamento finanziario netto è cresciuto a 1,425 miliardi. Nella nota con cui ha reso noto i risultati dei nove mesi, l'azienda ha ammesso di aver risentito della crisi Covid, che si è insinuata tra le righe del conto economico determinando una «perdita di valore della produzione» e il contestuale «slittamento delle consegne cruise e degli incassi delle rate in corso di costruzione». Il gruppo triestino ha comunque definito «solida» la «posizione patrimoniale», grazie in particolare a «liquidità e linee di credito sufficienti per affrontare l'attuale situazione e la sua prevedibile evoluzione nel medio termine, anche grazie alla nuova linea concessa da un pool di banche, per un importo di 1,15 miliardi di euro, garantita da Sace». Viene poi messo in rilievo come nel periodo in esame non sia arrivata alcuna «cancellazione degli ordini»: il carico di lavoro resta a 36,8 miliardi, vale a dire 6,3 volte i ricavi del 2019, con ordini acquisiti che cubano circa 1,9 miliardi. Il backlog al 30 settembre è inoltre pari a 26,9 miliardi, con 88 navi in portafoglio in consegna fino al 2027. Per quanto riguarda l'evoluzione prevedibile della gestione, Fincantieri ha poi messo in rilievo come le attività del gruppo a oggi si stanno svolgendo «con regolarità» e come ciò stia avvenendo anche grazie all'implementazione «di nuovi protocolli che hanno consentito una «tempestiva individuazione di casi Covid-19». Questi ultimi hanno coinvolto il 3% circa delle persone impegnate negli stabilimenti italiani del gruppo cantieristico, limitandone così la diffusione. Le operations di Fincantieri, in un contesto ancora caratterizzato da elevata incertezza, potranno tuttavia risentire di possibili evoluzioni relative alla diffusione della pandemia, con ricadute che a oggi l'azienda definisce «non prevedibili». In ambito Cruise, dopo aver consegnato la centesima nave da crociera, Enchanted Princess il 30 settembre scorso e l'unità Silver Moon a fine ottobre, la società sarà impegnata nella consegna della sesta unità cruise, Costa Firenze. Un cronoprogramma che consentirà di rispettare gli impegni previsti per il 2020. In ambito Militare, proseguono nel frattempo i programmi in corso con il Ministero della Difesa del Qatar e per il rinnovo della flotta della Marina Militare italiana, con l'obiettivo di recuperare parte dei ritardi dell'attività produttiva persa nei mesi di lockdown e nella fase di ripresa. Le attività produttive dei cantieri esteri - sebbene non siano state interrotte, in coerenza con le disposizioni delle autorità governative locali - riscontrano un rallentamento che influenza l'avanzamento delle commesse. Quanto al settore delle crociere, Fincantieri ha ricordato come il 30 ottobre scorso, negli Stati Uniti, il Cdc ha revocato il «No Sail Order», il che consente la ripresa delle crociere nel rispetto dei nuovi protocolli di sicurezza individuati. Relativamente al mercato italiano, i provvedimenti emessi non hanno imposto la sospensione dell'attività crocieristica ma l'introduzione di nuove linee guida. Le società armatrici hanno comunque concordato la sospensione volontaria delle crociere fino al 31 dicembre, per implementare nuove misure sanitarie a tutela dei passeggeri e degli equipaggi, pianificando una graduale ripresa in piena sicurezza. (riproduzione riservata)

CARLO BRUSTIA

13 novembre 2020 MERCATI MF 13

NEL GOVERNO CRESCONO I FROSTI DI CHI VORREBBE LA REVOKA DELLA CONCESSIONI

Su Aspi l'ombra del commissario

Il viceministro alle Infrastrutture
Cavallotti minaccia sul tavolo l'ipotesi
Troika e Aspi comuni non realistici

di Anna Scudato

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Conte, ha annunciato che il governo non intende revocare la concessione Aspi. Il ministro ha detto che la concessione Aspi è un contratto a lungo termine che non può essere revocato. Ha anche detto che il governo non intende revocare la concessione Aspi. Il ministro ha detto che la concessione Aspi è un contratto a lungo termine che non può essere revocato.

MAXIMO BENETTI VARA UN PULITO DI FAMIGLIA

di Anna Scudato

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Conte, ha annunciato che il governo non intende revocare la concessione Aspi. Il ministro ha detto che la concessione Aspi è un contratto a lungo termine che non può essere revocato.

TITOLI AZIENDALI ANCORA IN FASE DISOLANTE

di Anna Scudato

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Conte, ha annunciato che il governo non intende revocare la concessione Aspi. Il ministro ha detto che la concessione Aspi è un contratto a lungo termine che non può essere revocato.

Fos cresce: nel tech rilevando InRebus

di Anna Scudato

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Conte, ha annunciato che il governo non intende revocare la concessione Aspi. Il ministro ha detto che la concessione Aspi è un contratto a lungo termine che non può essere revocato.

