



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 02 dicembre 2020**



Prime Pagine

02/12/2020	Corriere della Sera Prima pagina del 02/12/2020	9
02/12/2020	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 02/12/2020	10
02/12/2020	Il Foglio Prima pagina del 02/12/2020	11
02/12/2020	Il Giornale Prima pagina del 02/12/2020	12
02/12/2020	Il Giorno Prima pagina del 02/12/2020	13
02/12/2020	Il Manifesto Prima pagina del 02/12/2020	14
02/12/2020	Il Mattino Prima pagina del 02/12/2020	15
02/12/2020	Il Messaggero Prima pagina del 02/12/2020	16
02/12/2020	Il Resto del Carlino Prima pagina del 02/12/2020	17
02/12/2020	Il Secolo XIX Prima pagina del 02/12/2020	18
02/12/2020	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 02/12/2020	19
02/12/2020	Il Tempo Prima pagina del 02/12/2020	20
02/12/2020	Italia Oggi Prima pagina del 02/12/2020	21
02/12/2020	La Nazione Prima pagina del 02/12/2020	22
02/12/2020	La Repubblica Prima pagina del 02/12/2020	23
02/12/2020	La Stampa Prima pagina del 02/12/2020	24
02/12/2020	L'Economia del Corriere della Sera Prima pagina del 02/12/2020	25
02/12/2020	MF Prima pagina del 02/12/2020	26

Primo Piano

01/12/2020	Ansa Covid: Assoporti, per i vaccini la catena del freddo nei porti è organizzata	27
01/12/2020	FerPress Camera Deputati: Assaeroporti e Assoporti, mobilitati per logistica vaccini, ma serve informazione	28

01/12/2020	Informazioni Marittime		29
Vaccini e logistica, Assoport: catena del freddo nei porti assicurata			
02/12/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 23	30
Nerli e i porti: la difesa del ruolo pubblico			
02/12/2020	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 4	31
La morte di Francesco Nerli Così nei porti si chiude un'epoca			
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 5	33
Porti italiani in lutto: è scomparso Francesco Nerli Sarebbe stato un ottimo ministro dei Trasporti			
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 10	35
Assoport e il Propeller Clubs al mare-aereo di Hong Kong			

Trieste

02/12/2020	Il Piccolo	Pagina 30	36
Cida Fvg, con l'Istituto tecnico superiore Volta, organizza il convegno "Quali opportunità ..."			
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 14	37
Accordo fra scalo giuliano e Agenzia delle Dogane per valorizzare la potenzialità dei punti franchi			
01/12/2020	Sea Reporter		38
Buoni i segnali di tenuta dei traffici nel porto di Trieste			

Venezia

02/12/2020	Il Gazzettino	Pagina 36	<i>ELISIO TREVISAN</i>	39
«Senza crociere si muore»				
02/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 24	<i>GIANNI FAVARATO</i>	40
«Crocieristica senza lavoro e senza piani per il futuro»				
01/12/2020	Informare			41
Il Comitato Venezia Lavora implora che si consenta il riavvio delle attività crocieristiche a Venezia				
01/12/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	42
Immobilismo sul traffico crocieristico a Venezia				
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 17		43
Approvato bilancio previsione porti di Venezia e Chioggia				
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 17		44
Tra Dogana e AdSp lagunare intesa su tavoli tecnici				
02/12/2020	Corriere del Veneto	Pagina 9	<i>F. B.</i>	45
Marea a 130 centimetri: su il Mose Malamocco in 2 tempi per una nave				
02/12/2020	Il Gazzettino	Pagina 31	<i>MICHELE FULLIN</i>	46
Acqua alta e neve, si alza il Mose				
02/12/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	<i>ALBERTO VITUCCI</i>	47
Acqua alta, previsto un picco di 130 cm Mose in funzione per la quarta volta				

Savona, Vado

02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 4		49
Cornetto fotografa i primi undici mesi di Vado Gateway «operatività oltre le previsioni nonostante il Covid»				

Genova, Voltri

02/12/2020	Il Secolo XIX	Pagina 14	<i>SI. GAL.</i>	51
Culmv, il piano di rilancio Tagli ai costi entro il 2023 per oltre un milione di euro				

01/12/2020	Genova24	<i>Redazione</i>	52
Pronto il piano di risanamento per la Compagnia Unica, il 4 dicembre la delibera finale			
01/12/2020	Genova24		53
Piano organico del porto, l' Usb: 'Rivendichiamo nuova occupazione e stabilizzazione dei contratti'			
01/12/2020	Informare		54
L' USB denuncia come «indecente» il Piano dell' Organico del Porto presentato dall' AdSP della Liguria Occidentale			
01/12/2020	PrimoCanale.it		55
Compagnia Unica, Palazzo San Giorgio ha il piano per salvarla			
01/12/2020	Ansa		56
Porti: Genova, ottobre ancora negativo per i container			
01/12/2020	Genova24	<i>Redazione</i>	57
Porto di Genova, traffici a -5% sul 2019 ma adesso è operativa calata Bettolo			
01/12/2020	Informare		58
Ad ottobre il porto di Genova ha registrato un calo del traffico, mentre a Savona-Vado è stato segnato un incremento			
01/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	60
Genova, a ottobre movimentati 207.000 Teu (-7,2%)			
02/12/2020	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 1	61
PSA GENOVA, ARRIVANO DUE GRU FERROVIARIE			
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 10	62
Enac autorizza Psa Genova Pra' ad utilizzare gru alte 90 metri			
01/12/2020	BizJournal Liguria		63
Porto di Genova, procedure semplificate per licenze e concessioni			
01/12/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	64
Genova: sì a revisione regolamento cantieristica			
01/12/2020	Sea Reporter		65
Porto di Genova, approvata revisione regolamento per il settore della cantieristica			
01/12/2020	Transportonline		66
Porto di Genova sempre più ecosostenibile			

La Spezia

02/12/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 13	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	67
Contship contro Di Sarcina: «Il commissario scredita i nostri piani sulla Spezia»				
02/12/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 18	<i>LAURA IVANI</i>	69
«La pace tra Contship e Msc per il bene del nostro scalo»				
02/12/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 13	<i>SI.GAL</i>	70
Le banchine di Aponte verso Confcommercio				
02/12/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 44		71
«Il porto per crescere non ha bisogno di gossip»				
01/12/2020	Ansa			72
Porti: Spezia; agenti marittimi, sconcerto parole Di Sarcina				
01/12/2020	Shipping Italy			73
Msc vs. Contship a Spezia: l' allarme di Di Sarcina sul rischio fuga di traffici e investimenti				
01/12/2020	Corriere Marittimo			74
Riflettori puntati sull' Alto Tirreno - Assiterminal, 8 soci entrano e 4 escono				
01/12/2020	Corriere Marittimo			75
Spezia / Agenti, spedizionieri e doganalisti: Su LSCT questioni fuorvianti				
01/12/2020	Informare			76
Gli operatori portuali di La Spezia invitano a non basare le discussioni sul porto su "sensazioni"				
01/12/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	77
La Spezia: sconcerto degli operatori portuali				

01/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	78
LSCT, l' ad Scalisi contro Di Sarcina: "Le sue parole prive di fondamento. Decisi a restare lavorando al fianco di una vera istituzione"			
01/12/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	79
La Spezia, il cluster a piedi uniti sull' Authority: "Sconcerto e incredulità per i gossip sul porto"			
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 15	80
Spezia: Di Sarcina è stato nominato commissario AdSp			
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 15	81
Laghezza: garantire al nuovo Commissario gli strumenti per rilanciare il porto ligure			
02/12/2020	L'Avvisatore Marittimo	Pagina 2	82
La trasformazione dello shipping fra virus e digitale			

Ravenna

02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile		84
Affidata la realizzazione Hub Portuale di Ravenna			
02/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 45	85
Berkan B, per il recupero probabile revoca a Micoperi			

Livorno

02/12/2020	Il Tirreno	Pagina 14	<i>MAURO ZUCHELLI</i>	86
Il futuro va a fondi Così gli investitori sono entrati in porto (e in città)				
02/12/2020	Il Tirreno	Pagina 15	<i>M.Z..</i>	88
Chi e come: i nuovi soci fra mattone, industria, svago e imprese hi-tech				
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile	Pagina 22		90
L'AdSp del mar Tirreno settentrionale rieledda ai vertici di Villes et Ports				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

02/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 46		91
Giampieri prorogato alla guida dello scalo				
02/12/2020	Corriere Adriatico	Pagina 17		92
Il porto vara investimenti per quindici milioni				
01/12/2020	Corriere Marittimo			93
Porti Adriatico Centrale approvato bilancio di previsione 2021				
01/12/2020	Cronache Ancona			94
Autorità portuale, approvato il bilancio di previsione				
01/12/2020	FerPress			95
AdSP Adriatico centrale: approvato all' unanimità il bilancio preventivo 2021				
01/12/2020	Informare			96
Approvato il bilancio preventivo 2021 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale				
01/12/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	97
Ancona approva bilancio preventivo 2021				
01/12/2020	Ship Mag		<i>Redazione</i>	98
Ancona, l' AdSP approva il bilancio preventivo 2021				
02/12/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 10	<i>Michele Romano</i>	99
Ancona converte la plastica in gas				
02/12/2020	Il Resto del Carlino	Pagina 28		100
Energia elettrica pulita dalla plastica in mare				

02/12/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 46	101
<hr/>		
01/12/2020	AnconaNotizie	102
<hr/>		
01/12/2020	Centro Pagina <i>Peppe Gallozzi</i>	105
<hr/>		
01/12/2020	Cronache Ancona	107
<hr/>		
01/12/2020	Dire	109
<hr/>		
01/12/2020	Gomarche	110
<hr/>		
01/12/2020	ZeroUno Tv	113
<hr/>		
01/12/2020	Sea Reporter	114
<hr/>		
01/12/2020	La Gazzetta Marittima	115
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

02/12/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33	116
<hr/>		
02/12/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	117
<hr/>		
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 16	118
<hr/>		
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 16	119
<hr/>		

Napoli

02/12/2020	Il Mattino Pagina 21	120
<hr/>		
02/12/2020	Il Sannio Pagina 7	121
<hr/>		
01/12/2020	PORTI CAMPANI IN RETE Pagina 3 <i>Emilia Leonetti</i>	123
<hr/>		
01/12/2020	PORTI CAMPANI IN RETE Pagina 9 <i>Emilia Leonetti</i>	125
<hr/>		
01/12/2020	PORTI CAMPANI IN RETE Pagina 11 <i>Emilia Leonetti</i>	127
<hr/>		
01/12/2020	PORTI CAMPANI IN RETE Pagina 13 <i>Maria Cerreta*</i>	129
<hr/>		
01/12/2020	PORTI CAMPANI IN RETE Pagina 16 <i>Roberta Vitillo</i>	131
<hr/>		

Salerno

02/12/2020	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 22 <i>Diletta Turco</i>	132
<hr/>		

Brindisi

02/12/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 14	134
<hr/>		
01/12/2020	Il Nautilus	136
<hr/>		
Porto di Brindisi: al via il pontile con bricole		

Taranto

02/12/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 40	138
<hr/>		
Guida del porto Ance «tifa» Prete		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

02/12/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 28	139
<hr/>		
Prima potenziare Gioia poi il Distaccamento		
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 21	140
<hr/>		
A Gioia Tauro sistema di rilevamento Channel Pilot MK3 per operazioni di pilotaggio delle mega fullcontainer		
01/12/2020	Ansa	141
<hr/>		
Covid: motonave Msc Opera sosterà in porto Gioia Tauro		

Olbia Golfo Aranci

02/12/2020	La Nuova Sardegna Pagina 32	<i>DI GIANDOMENICO MELE</i> 142
<hr/>		
Grendi non rinuncia: oggi è Golfo Aranci la soluzione migliore		
01/12/2020	Corriere Marittimo	144
<hr/>		
Grendi, nuovo attracco merci di 4 anni a Golfo Aranci - E' sconto con il Comune		

Cagliari

02/12/2020	L'Unione Sarda Pagina 3	145
<hr/>		
Continuità in bilico, la Sardegna insorge «Stallo inaccettabile»		
01/12/2020	Informazioni Marittime	147
<hr/>		
Mare di Sardegna, l' Autorità di sistema approva il bilancio di previsione 2021		
02/12/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	149
<hr/>		
Sardegna, l'Authority taglia i costi		
02/12/2020	Messaggero Marittimo Mensile Pagina 21	150
<hr/>		
Porto Canale Cagliari: si complica iter per la concessione alla base del provvedimento lacune documentali di Pifim		

Augusta

02/12/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 21	151
<hr/>		
Zes e portualità sul tavolo dell' assessore Patania		
02/12/2020	Quotidiano di Sicilia Pagina 15	152
<hr/>		
La provincia di Siracusa ed il porto di Augusta esclusi dal Piano regionale per la ripresa e la resilienza		

Palermo, Termini Imerese

02/12/2020	La Repubblica (ed. Palermo) Pagina 7	153
<hr/>		
01/12/2020	Blog Sicilia <i>Redazione</i>	155
<hr/>		
01/12/2020	Il Sito di Sicilia	156
<hr/>		
01/12/2020	New Sicilia <i>Redazione NewSicilia</i>	157
<hr/>		
01/12/2020	Sicilia 20 News <i>di Redazione</i>	158
<hr/>		
01/12/2020	SiciliaNews24	159
<hr/>		

Focus

02/12/2020	Italia Oggi Pagina 9	<i>GAETANO COSTA</i> 160
<hr/>		
02/12/2020	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	161
<hr/>		
01/12/2020	Il Nautilus	162
<hr/>		
01/12/2020	Shipping Italy	164
<hr/>		
02/12/2020	La Repubblica Pagina 13	165
<hr/>		
02/12/2020	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	167
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50 C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

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

caffè motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Champions, pari Atalanta
L'Inter soffre e vince
Può sperare ancora
di **Mario Scorcetti**
alle pagine 58 e 59

CARTE E BANCONOTE
GUADAGNARE SENZA USARE I CONTANTI
Domani gratis
La guida al «cashback»: le vie per guadagnare senza usare i contanti incassare fino a 3 mila euro con i pagamenti digitali

caffè motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Centro e periferia

LA NOSTRA ANARCHIA DI STATO

di **Sabino Cassese**

I rapporti tra poteri pubblici sono «anarchia di Stato» (Tremonti, *La Verità*, 16 novembre); i conflitti Stato - regioni hanno «creato confusione e conflitti istituzionali» (Berlusconi, *Corriere della Sera*, 15 novembre); «molte cose non hanno funzionato nella catena di comando» (Casellati, *Il Sole 24 Ore*, 15 novembre). Perché tanta babele nelle nostre istituzioni?

All'origine, si è imboccata la strada sbagliata. La Costituzione riserva la proflessi internazionale esclusivamente allo Stato. Nonostante che il virus non rispetti i confini regionali, si è preferito, invece, riconoscere competenze concorrenti a Stato e regioni. Ma questo avrebbe richiesto di far funzionare la collaborazione tra centro e periferia, perché i grandi servizi a rete, innanzitutto quello sanitario e quello scolastico, sono definiti dalle leggi «nazionali». Ciò richiede che nessuno si ritenga proprietario esclusivo, ma che tutti concorrono a deliberare ed eseguire insieme. Aperta la strada alle troppe voci, i protagonisti, alla ricerca di popolarità, hanno cominciato a battibeccare, confliggendo invece che cooperando, con un tira e molla che ha prodotto incertezza e stupore nell'opinione pubblica.

A questo punto, sul primo errore, che ha provocato il secondo, se n'è innestato un terzo: la proposta di ritornare a riformare la Costituzione, o riportando la sanità nella competenza esclusiva dello Stato centrale, o introducendo nella Costituzione una clausola di supremazia statale in caso di emergenza.

continua a pagina 36

Natale, tensione sui divieti

Oggi le decisioni sul decreto che entrerà in vigore venerdì. I vescovi: le messe saranno in sicurezza

Lite nel governo su anziani, sci e seconde case. Piano vaccini: 202 milioni di dosi

di **Monica Guerzoni** e **Florenza Sarzanini**

Domani scade il Dpcm e già oggi il governo deciderà su nuove possibili restrizioni per il Natale. Sempre più probabile lo stop agli spostamenti tra regioni. Possibili deroghe per raggiungere gli anziani soli e le seconde case, ma proprio su questi punti è scontro nella maggioranza. Verso la chiusura di alberghi di montagna e impianti sciistici. Resta il nodo delle messe di Natale. I vescovi: saranno in sicurezza. Sui vaccini è pronto il piano da 202 milioni di dosi entro il primo trimestre del 2021.

da pagina 2 a pagina 13



LE PREVISIONI DEL FISICO BATTISTON
«Se rispettiamo i limiti a gennaio indice Rt a zero»
di **Alessandra Arachi**

I fisico Battiston: se rispettiamo le regole, a gennaio l'Rt arriverà a zero. a pagina 8

LE FESTIVITÀ, I CONTROLLI
Corsa ai tamponi rapidi
Ma i test sono affidabili?
di **Fabrizio Caccia** e **Cristina Marrone**

I corsa ai tamponi rapidi per Natale. Quali sono efficaci e quando farli. a pagina 13

IL LIBRO DI VELTRONI

Non può essere il Paese dei furbi: come uscire dal labirinto

di **Luciano Fontana**

IL LABIRINTO è il luogo in cui possiamo perderci, disorientati e storditi dalla difficoltà di trovare una via d'uscita. Ma dentro le sue misteriose possibilità si può anche trovare, grazie ai ragionamenti e all'intuizione, il percorso giusto.

continua a pagina 49

Biologia La scoperta di DeepMind (Google): così si «piegano» le proteine



L'intelligenza artificiale dentro l'enigma della vita
di **Paolo Virtuani**

Dopo 50 anni di dilemmi svelato l'enigma della vita: cioè il modo in cui si «piegano» le proteine. Per la biologia è una svolta epocale da usare per produrre nuovi farmaci. Un modello in 3D riprodotto da un sistema di intelligenza artificiale creato da DeepMind, società collegata a Google. a pagina 31

Il voto M5S diviso, esecutivo in ansia

Riforma del Mes, stop di Berlusconi

Numeri a rischio

di **Paola Di Caro**

Sulla riforma del fondo salva Stati la maggioranza non è compatta e fa la conta dei voti. Silvio Berlusconi ha deciso di cambiare rotta e si sfilia, il M5S si divide.

a pagina 14

IL COMMENTO
I fondi e il vero obiettivo: tenersi le mani libere
di **Antonio Polito**

Ora che l'Italia sembra aver ormai deciso di non ricorrere al Mes anti pandemia (il Pd ci avrebbe rinunciato in cambio del sì pentastellato alla riforma dell'altro Mes europeo, quello salva Stati e salva banche), viene da chiedersi che si farà con la sanità.

continua a pagina 36

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

In questo anno isterico, a tanti sarà capitato di uscire di casa sbattendo la porta. Erano fughe che finivano in fondo alle scale, appena ci si rendeva conto di non poter andare oltre, anche se ultimamente chi si arrabbia in una regione gialla ha margini di sfogo più ampi rispetto a chi perde la pazienza in una arancione. A meno che non sia un marito quarantottenne di Como.

Lo chiameremo Forrest, per ragioni che presto risulteranno chiare. Dopo una discussione con la moglie, si chiude la porta alle spalle e si ritrova per strada senza portafogli, telefono, chiavi dell'auto e autocertificazione: i quattro attributi dell'uomo moderno. La situazione suggerirebbe una ritirata diplomatica, almeno per recuperare le chiavi, ma Forrest è

Il maritoneta

molto fiero, o molto arrabbiato, e per scaricare la tensione comincia a camminare. Cammina oggi, cammina domani, passa una settimana prima che una volante lo fermi nelle Marche: a Fano, che da Como dista 420 chilometri. «In effetti mi sento un po' stanco», confessa, e sembra una citazione di Forrest Gump. Giura di non aver fatto autostop e di essersi alimentato con l'acqua e il cibo che la gente gli passava lungo la strada. I poliziotti naturalmente non gli credono, ma appena controllano sul database scoprono che una signora di Como ha denunciato la scomparsa del marito da una settimana. La moglie si è precipitata a Fano: proprio vero che in amore vince chi fugge, anche se non è ancora chiaro se lui si sia lasciato prendere vivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

CRATIVO UMORE
SONNO DISTURBATO
PENSIERI COSTANTI





11 anni dopo, la strage di Viareggio arriva in Cassazione. Ma sulle condanne agli ex dirigenti Fs potrebbe calare la prescrizione. L'ultimo schiaffo alle 32 vittime



Mercoledì 2 dicembre 2020 - Anno 12 - n° 333
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 9,70 con il libro "Iaria Alpi"
 Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

NAS, ACCUSE NEL LAZIO

"Molti laboratori privati occultano i positivi alle Asl"



◉ PACELLI A PAG. 3

PROCURE ALL'ATTACCO

Calabria e sanità: i pm su "bond" e politici in affari

◉ VERGINE A PAG. 17

CASO FILM COMMISSION

Si indaga su chat e mail della Lega: "Molte distrutte"

◉ MILOSA A PAG. 15

DIETRO LA CACCIATA

I conti flop e le liti. Così Mustier ha perso l'Unicredit

◉ BORZI E DI FOGGIA A PAG. 7

MACCHÉ LOCKDOWN

Il pio orbanista beccato in un'orgia gay

Leonardo Coen

Nella notte tra venerdì 27 e sabato 28 novembre, chiamati dai vicini arrabbiati per il chiasso, la polizia irrompe in rue des Pierres, nel cuore di Bruxelles. Al primo piano è in pieno svolgimento un movimentato *partouze party*. La polizia individua 24 persone, tutti uomini e quasi tutti nudi, se la stanno spassando, molti già ubriachi, altri a far sesso, alla faccia dei divieti di assembramento.

A PAG. 13

Mannelli



◉ ALLORA GIRANO, I COGLIONI

ESCORT E STRAGI I guai giudiziari del pregiudicato riabilitato

15 processi dimenticati di B. La Guerra: "In aula parlo io"

È indagato a Firenze per gli attentati di mafia del '93. Poi i tre Ruby ter (corruzione di testimoni) e il caso Tarantini a Bari. L'ex oggetto al "Fatto": "Ti pagato tutti, voglio la casa"

◉ BARBACETTO, MASCALI E SPARACIARI A PAG. 8-9



FINE CORSA UMBRIA E LOMBARDIA MEDITANO DI LIBERARSEN

Bertolaso e Gallera nessuno li vuole più



DUE STELLE CADENTI
 L'UNO GIRA "A TITOLO PERSONALE", L'ALTRO VIENE SCARICATO PURE DA FI. INTANTO I MORTI DEL COVID-19 SONO 785, MA C'È UN FORTE CALO DI CONTAGI E RICOVERI

◉ BISBIGLIA, GIARELLI E SALVINI A PAG. 4

LA STRAGE DI TREVIRI

Tedesco ubriaco uccide un bimbo e 3 adulti col Suv



◉ AUDINO A PAG. 18

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Fatevi il vostro Dpcm a pag. 2
- Fini Come si permette Israele? a pag. 19
- Pasquino Scemenze da rimpasto a pag. 11
- Sorge Salvarsi o morire insieme a pag. 21
- Truzzi Tutti pazzi per il Natale a pag. 11
- Robecchi I miliardari? Trovarli a pag. 11

PARLA LIGABUE

"Senza pubblico divento loffio e sogno altri live"



◉ MANNUCCI A PAG. 23

La cattiveria

Como: litiga con la moglie e cammina per 450 km, fino a Fano. Come se ad Arcore non fosse pieno di mignotte

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Perché digiuniamo

Roberto Saviano

Caro Marco, ho letto gli editoriali che hai scritto in questi giorni in risposta a quelli di Manconi, Veronesi e mio, che chiediamo al ministro Bonafede misure immediate per rendere i carceri luoghi sicuri (ora non lo sono) in tempo di pandemia.

SEQUE A PAGINA 20

I dati vi smentiscono

Marco Travaglio

Caro Roberto, noto con piacere che la parola Covid è scomparsa dal tuo ragionamento. Però è proprio dal Covid che muoveva l'appello congiunto tuo, di Veronesi e di Manconi. Tu parlavi di una "strage" di detenuti "condannati a morte" dall'inerzia del governo e della necessità di liberarne diverse migliaia per salvarli dal rischio - a vostro dire molto superiore a quello corso da chi sta fuori - di contagio e di morte. I dati dimostrano che il vostro assunto di partenza è falso: in questi nove mesi, fuori dal carcere sono morte in Italia 56.356 persone su 60 milioni (quasi 1 su mille) e in carcere 5 su poco meno di 100 mila detenuti passati dai penitenziari (quasi 1 su 20mila). Quindi chi sta dentro ha 20 probabilità in meno di morire per Covid di chi sta fuori. Quanto ai contagi, il calcolo è più difficile: nelle carceri vengono sottoposti a tampone tutti quelli che entrano e tutti gli ospiti appena si scopre un positivo, con una copertura statistica quasi totale; fuori, la stragrande maggioranza degli Italiani non ha mai fatto un tampone, dunque non si sa quanti siano i positivi (i dati riguardano solo chi fa il test). Ma, anche con questo squilibrio, i numeri dimostrano che in carcere si è molto più controllati e sicuri, quanto al Covid, che fuori. Ieri, su 53.720 detenuti, c'erano 949 positivi (1,78%) e 22 ricoverati (0,04%); fuori, 1,6 milioni di positivi ufficiali (2,66%), senza contare l'enorme sommerso, e 36.500 ricoverati (0,6%). Il dato dei positivi è imparagonabile, perché non tiene conto dei "clandestini", ma resta comunque più basso in carcere che fuori. Quello dei ricoveri invece è paragonabile ed è 12 volte più basso per la popolazione carceraria che per quella esterna. Mi pare che basti per spazzare via digiuni contro la "strage" da Covid nelle carceri, campagne per amnistie, indulti e altre misure svuota-celle, accuse al governo di "condannare a morte" i detenuti. Infatti, caro Roberto, tu sposti il problema sull'edilizia carceraria, che tarda ad arrivare mentre le celle scoppiano e il ministro non fa nulla. Ora, che le strutture siano affollate e in parte fatiscenti, non c'è dubbio.

SEQUE A PAGINA 24





il Giornale



MERCOLEDÌ 2 DICEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 286 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

AIUTI DI BENETTON A ZINGA I SOLDI ALLA SINISTRA PROFUMANO, A DESTRA PUZZANO

di **Alessandro Sallusti**

Nel pieno del braccio di ferro tra il governo e la famiglia Benetton sulla revoca della concessione alla Società Autostrade la famiglia Benetton, tramite la società capofila Atlantia, ha donato 500mila euro al presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti, per l'acquisto dei frigoriferi che dovranno stoccare i vaccini anti Covid. Lo ha rivelato ieri il quotidiano *Il Domani* ed è certamente una bella notizia che fa onore ai Benetton.

Ci chiediamo soltanto come sarebbe stata presa la cosa dai colleghi indignati permanenti, dai moralisti a tempo pieno, insomma da chi passa la giornata con il fucile puntato su qualcuno, se quell'assegno invece che essere consegnato nelle mani del segretario del Pd, azionista importante del governo, fosse finito in quelle del governatore della Liguria, o della Lombardia o del Veneto, terra di origine e di residenza dell'importante dinastia.

Nel merito verrebbe facile pensare male, ma sinceramente non lo facciamo, proprio come non lo abbiamo fatto quando Attilio Fontana ha ricevuto dai privati cospicue donazioni per allestire l'ospedale in Fiera, cosa che gli ha attirato l'attenzione della procura e il linciaggio mediatico - carta stampata e tv - dei soliti noti di cui sopra. Siamo alle solite: i soldi puzzano a prescindere se raccolti e gestiti da politici e amministratori del centrodestra, profumano di generosità se indirizzati a sinistra anche laddove si potrebbe configurare un conflitto di interessi. Così come cento morti nelle case di riposo della Lombardia sono una strage, altrettanti nel Lazio o in Emilia passano praticamente inosservati. Anche le recenti file chilometriche ai drive-in sanitari per farsi tamponare erano identiche in tutta Italia, ma nelle cronache erano «vergognose» a Milano e «inevitabili» a Roma.

La manipolazione è continua. L'ultima riguarda le vacanze sulla neve: «Vergognoso - si legge un po' ovunque - che i governatori del centrodestra del Nord siano gli unici a chiedere di tenere aperte nelle festività le città turistiche. Incoscienti». Che ne sappia io, in Italia si scia praticamente solo al Nord, non granché nelle rosse Toscana, Emilia e Lazio, quindi è ovvio che i governatori di queste ultime non abbiano nulla da obiettare.

Lunga vita ai privati che mettono mano al portafogli per aiutare il pubblico, ce ne fossero di più. Ma, egregio Zingaretti, non faccia il moralista a gettone. Perché, come dicono a Napoli, *cà nisciuno è fesso*.

ALLARME CONTAGI FANTASMA DISASTRO TAMPONI

Irregolare un laboratorio su quattro: reagenti scaduti, tecnici abusivi e prezzi degli esami gonfiati Natale Covid, linea dura fino all'Epifania

■ Reagenti scaduti, materiali per i tamponi mal conservati e tecnici di laboratorio abusivi. Le irregolarità riscontrate dai Nas nei centri di analisi anti Covid sono parecchie. Alcuni positivi non venivano comunicati alle Ats e non finiva nei bollettini ufficiali sull'andamento della pandemia. Intanto si conferma la stretta sul Natale. Dal 21 dicembre vietati gli spostamenti.

servizi da pagina 2 a pagina 7

PREGLIASCO SI OFFRE «VOLONTARIO»

I virologi e gli effetti collaterali della vaccinazione in diretta tv

di **Andrea Bianchini**

a pagina 7



PROVOCAZIONE Il virologo Fabrizio Pregliasco (da Facebook)

L'ANALISI

Dal «tutto chiuso» al «tutto aperto» senza mai pensare alla via di mezzo

di **Marco Zucchetti**

Sono passati nove mesi da quando il Covid ha fatto capolino a Codogno, ma ancora una politica matura di gestione della pandemia deve vedere la luce. Nove mesi non sono bastati per uscire dalla dicotomia binaria del

«chiudere tutto» e del «liberi tutti». E come nel film *Ricomincio da capo*, ogni volta ci ritroviamo nella stessa condizione: i contagi salgono, è indispensabile prendere misure drastiche, così i contagi calano, si riapre più o meno tutto (...)

segue a pagina 3

IL RETROSCENA

Riforma Mes, no di Berlusconi Stagione del dialogo già finita

di **Adalberto Signore**

Cinque giorni esatti. Tanto è durata la stagione del confronto tra la maggioranza di governo e Forza Italia. Giusto il tempo di votare tutti insieme lo scostamento di bilancio, con

Lega e Fdi costretti ad inseguire un Silvio Berlusconi deciso a non sottrarsi su un passaggio parlamentare così importante. Un'accelerazione, quella (...)

segue a pagina 9
servizi alle pagine 8-9

I GUAI DELLA MAGGIORANZA

Conte in bilico sui numeri M5s spaccato, caccia ai voti

Laura Cesaretti

■ Il prossimo 9 dicembre il premier Giuseppe Conte dovrà portare in Parlamento la riforma del Mes (che si è impegnato a varare nel Consiglio europeo di Bruxelles) e la maggioranza dovrà com-

partarsi su una risoluzione che gli dia via libera. Difficile che M5s ci stia: ribollono gli umori di chi vuole il «no» a tutti i costi, in scia a Salvini. E il no di Forza Italia inguaia la maggioranza.

con **Signorini** a pagina 10

MORTO DIACONALE, ERA MALATO DA TEMPO

Addio Arturo, l'anarco-liberale

di **Nicola Porro**
e **Vittorio Macioce**

È morto Arturo Diaconale. Aveva 75 anni. La politica era la sua passione, ha cominciato a raccontarla a vent'anni, quando l'Italia è piombo e sangue, e non era facile andare controcorrente. Quando arrivò all'*Opinione* come un fulmine c'era una pattuglia un

po' frastornata di giovani giornalisti, in quel simingarage di Via Leccosa, sede del settimanale del Partito liberale italiano, tra chi era fermo all'era zanoniana-battistuziana, i lib di sinistra e chi faceva un giornalismo militante, senza un partito, distrutto da Mani pulite e dal suo colateralismo al Pentapartito.



a pagina 15

UN ATENESE USA VUOLE ELIMINARE IL CORSO: «COLONIALISTI»

«Cancellate gli antichi Romani»

di **Marco Gervasoni**

Avevano ragione i due filosofi tedeschi, Adorno e Horkheimer, nella modernità barbarie e cultura coincidono. Basta vedere ciò che accade ogni giorno nelle università americane, anche quelle cosiddette Ivy League, alle quali le famiglie si svenano e si indebitano per mandare i

figli, in un contesto che spesso però rasenta la follia, e ormai quasi sempre l'anti-cultura.



Qualcuno ricorderà anni fa che un'accademia della Columbia University di New York, sol disant esperta di fascismo, propose di radere al suolo tutti gli edifici del Ventennio, a (...)

segue a pagina 16

«IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI) NON VIENE...»
Oggi in edicola con il **Giornale**
Il manuale da tenere sempre nell'auto
DOMENICO MANUALE MANUALE DELL'INTELENTE STRADALE



IL GIORNO

MERCOLEDÌ 2 dicembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Contro i tedeschi 2-3. Per l'Atalanta solo 1-1

Champions, l'Inter c'è Archiviato il Borussia M serve un'altra vittoria

Servizi nel QS



Milano, la collezione Nanda Vigo

Eredità milionaria in opere d'arte "Giallo" religioso

Consenti a pagina 17

ristora
INSTANT DRINKS

A Natale tutta l'Italia in 'giallo scuro'

Attesi Dpcm e decreto. L'ipotesi: spostamenti tra regioni proibiti dal 21 dicembre al 6 gennaio. Si tratta sul rientro in famiglia Scuola e trasporti, ecco chi li gestirà. Messa della veglia alle 20. Monsignor Camisasca: la Ue non invada la sfera religiosa

Servizi da p. 3 a p. 7

Politica debole e rimpasto

La palla passa ai prefetti Ma senza poteri

Pierfrancesco De Robertis

Dopo otto mesi di pandemia e decine di task force (l'ultima è di 300 persone), dpcm a manetta (quello di domani è il 19esimo), gaffes a ripetizione («apriamo le scuole la domenica», copyright Paola De Micheli, recentemente autodefinitasi «la Kamala Harris del Pd»), ministri considerati incapaci dagli stessi partiti di maggioranza che invocano il rimpasto (in queste ore la voce si è fatta sempre più insistente), si viene ora a sapere che il Conte II intende affidare la gestione dell'emergenza ai prefetti. Saranno loro a prendersi sulle spalle la grana della riapertura delle scuole decedendo orari eventualmente da scaglionare, a organizzare i trasporti, a presiedere le conferenze dei servizi.

Continua a pagina 2

ARRIVA LA POLIZIA, FUGGE DA UN FESTINO A BASE DI SESSO E DROGA SI DIMETTE UN EURODEPUTATO UNGHERESE ULTRACONSERVATORE



L'eurodeputato Jozsef Szajer, 59 anni

L'ORGIA DEL POTERE

R. Morandi a pagina 10

DALLE CITTÀ

Il procuratore minorile Cascone

«Ragazzini killer Droga senza limiti vera emergenza fra i giovanissimi»

Consani a pagina 16

Svolta in Lombardia

Vaccini rimborsati a chi doveva averli gratis

Anastasio nelle Cronache

Covid, il dramma

Morta a 60 anni la storica "mamma" del nido Faravelli

Vazzana nelle Cronache



Strage a Treviri, in Germania: 5 morti, 30 feriti

Folle in auto sui passanti Un bimbo tra le vittime

Giardina a pagina 8



Foggia, la madre: mi ha difeso con un coltello

Ucciso patrigno violento «È stato il figlio di 7 anni»

Femiani a pagina 12

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere comprato solo dal farmacista, faccia il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 20/09/2020.



Domani l'ExtraTerrestre

CLIMA «Tutte le colpe dei petrolieri», atto d'accusa contro l'industria fossile che da sola è responsabile del 71% delle emissioni globali



Culture

FRANCO RAMELLA Addio, a 81 anni, allo storico che incrociava i «viaggi» e i mestieri delle popolazioni



Visioni

NICK CAVE «Idiot Prayer», un disco e un film in solitudine dell'artista australiano per piano e voce

Paola De Angellis pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

MERCOLEDÌ 2 DICEMBRE 2020 - ANNO L - N° 287

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

BOOM DI ESECUZIONI DELLA PENA CAPITALE PRIMA DELL'ADDIO ALLA CASA BIANCA

Il gran finale di Trump è con il boia

■ Quest'anno per ordine dramato dal presidente americano sono già state otto le esecuzioni portate a termine. Altre cinque, compresa quella di Lisa Montgomery, l'unica donna detenuta nel braccio della morte, sono programmate da qui a gennaio. È una cosa mai

vista da un secolo a questa parte nel periodo di transizione tra due amministrazioni. Una accelerazione assolutamente gratuita e immorale, quindi squisitamente trumpiana, che si aggiunge alla raffica di decreti che abrogano le norme ambientali sulla qualità dell'aria

e degli alimenti, o aprono le zone protette allo sfruttamento delle lobby industriali. È un Donald Trump scatenato, deciso a mettere a frutto gli ultimi giorni del suo mandato, mettendo nel mirino anche i migranti e il salario dei lavoratori frontalieri. CELADA A PAGINA 9

PROMESSA PRE ELETTORALE

Clima, Biden riporta gli Usa a Parigi

■ Era una delle promesse «forti» di Joe Biden: riportare gli Usa nel consesso dell'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici e i rimedi necessari;

promessa ancora più rilevante, visti i 4 anni di presidenza Trump che, tra le tante cose, ha negato anche il climate change CATUCCI A PAGINA 9

all'interno

Iran nel mirino

Dopo lo scienziato, il generale. I «falchi» assediano Rohani

All'omicidio del capo del programma nucleare iraniano segue quello di un comandante dei pasdaran. E la posizione dei «moderati» si fa sempre più difficile.

FARIAN SABAHİ PAGINA 8

Trump-Netanyahu

Tutti terroristi, tranne il Mossad

ALBERTO NEGRI

Pace e guerra sono in mano al Mossad. Per cui il Mossad ha una licenza di uccidere di cui non gode nessun servizio al mondo e può condurre la sua guerra all'Iran, come e quando vuole.

— segue a pagina 14 —

Riforme I Nuovi Comuni al posto delle Regioni

A. LANZANI, F. BARBERA

Le Regioni italiane sono molto diverse, ci ricorda Piero Bevilacqua nel suo recente articolo (il manifesto, 25 novembre). In questa diversità, hanno una comune «qualità»: sono enti iper-legiferanti, mini-Stati.

— segue a pagina 15 —

Vetrina natalizia a Milano foto di Luca Bruno/Ap



I viaggi della Speranza

Vertici incrociati tra governo, partiti e regioni in vista del Dpcm di Natale. Conte a sorpresa apre agli spostamenti extraregionali. I timori di Speranza: così si rischia la terza ondata. Il premier isolato sulla riapertura delle scuole a dicembre. Vaccini, in arrivo milioni di dosi pagine 2,3

all'interno

Cuba Soberana, il vaccino sperimentato sull'isola

ANDREA CAPOCCI PAGINA 4

Mes Caos sulla riforma, a rischio il voto in Senato

ANDREA COLOMBO PAGINA 6

Roma «Vile attacco». Il capo dei vigili urbani si dimette

GIULIANO SANTORO PAGINA 6

50 ANNI FA IL DIVORZIO

L'ipocrisia delle separazioni in un'Italia che era già cambiata

LUCIANA CASTELLINA

Quando 50 anni fa il divorzio fu introdotto anche in Italia (altrove, in Europa, c'era già quasi dappertutto) c'erano già molti italiani che lo praticavano, come accade alle leggi che arrivano in ritardo. Per certi versi in Italia si era persino un po' più avanti, giacché, proprio per l'impossibilità di rendere legale un nuovo e diverso rapporto coniugale, questo veniva non solo praticato ma in qualche modo legittimato di fatto persino dalle istituzioni: le nuove coppie «illegali» venivano ufficialmente invitate a cene e celebrazioni. Qualcosa che -ricordo- destava sempre grande scalpore, non in Sicilia o Calabria,

ma nelle avanzatissime democrazie nordiche dove una cosa così non sarebbe mai stata permessa. Questo modo di «arrangiarsi» che si dice sia una caratteristica italiana funzionava anche molti decenni prima. Se mi si permette una divagazione personale, vi racconterò come l'ho vissuta sulla mia pelle, quando mia madre e mio padre, mi pare fosse il 1933, si separarono (per fortuna restarono amici tutta la vita) e la mamma qualche anno dopo volle risposarsi ed era proibito. Venne in aiuto l'apparato clericofascista: il Tribunale ecclesiastico della Sacra Rota poteva non dichiarare fallito un matrimonio, ma

giudicarlo «mai avvenuto». Una soluzione ingegnosa che per anni mi lasciò assai perplessa perché mi domandavo come allora avevo fatto a nascere e a chiamarmi Castellina. In poco più di 5 anni, il costosissimo avvocato Pacelli, fratello di papa Pio XI, vinse la sua battaglia (il che non consentì tuttavia il nuovo matrimonio, ma questo non c'entra col divorzio e lo scrivo solo perché i ragazzotti sappiano come si viveva allora). Nel frattempo erano arrivate le leggi razziali e la mamma, 50 per cento ebrea, non aveva diritto di sposare il suo promesso sposo ariano.

— segue a pagina 7 —

Lele Corvi



— segue a pagina 7 —

03202
9 770625 413000
Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G. n. 1/01/2004/202100





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 333 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 2 Dicembre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A REDAZIONE: "IL MATTINO" - "IL CORRIERE" - EURO 1,30

Bruxelles
Orgia in un bar durante il lockdown scandalo travolge europarlamentare
Antonio Pollio Salimbeni a pag. 11



Il nuovo album
Sotto il segno di Liga: maxi-antologia e 7 inediti «Nel '99 volevo smettere»
Federico Vacalebre a pag. 12



Gratis con il Mattino
Dalla nuova Ita al risiko bancario domani in edicola MoltoEconomia
Alessandra Camilletti a pag. 35



Noi e gli altri europei
CON LE SCUOLE CHIUSE
L'ITALIA RESTA INDIETRO

Mario Ajello

È la questione fondamentale del post-Covid, quando arriverà. Ed è questa: come si rinnova il nostro Paese, come si fa rinasce l'Italia nei prossimi anni? La risposta è semplice da enunciare ma difficile da praticare: puntando sull'eccellenza della futura classe dirigente, su élite capaci di diventare tali, formate sul criterio della competenza, consapevoli che nella sfida sul mercato internazionale dei cervelli - quella che decide chi decide nei singoli Paesi e sullo scacchiere del mondo - bisogna starci ben attrezzati e senza perdere un giro.

E invece, purtroppo, il giro noi lo stiamo perdendo. Se esci dal liceo italiano, dopo che tra lockdown e chiusure successive hai interrotto o comunque indebolito la tua formazione, e ti confronti con studenti di altri Paesi - Francia, Germania, Regno Unito e Spagna, le cui scuole di ogni ordine e grado sono rimaste aperte - non può che incidere il gap che si è creato tra chi il giro non lo ha saltato e chi è stato costretto a saltarlo.

Questo svantaggio italiano, magari replicabile anche nel prossimo anno e in quelli successivi se il virus non viene stroncato presto e bene, non può che manifestarsi lì dove si formano le classi dirigenti del mondo e delle varie nazioni a distanza di sicurezza da lui e non potranno sedersi quest'anno sulle sue ginocchia. Ma vabbè, sacrifici accettabili per i piccoli e per il portatore di doni rosso vestito: la mancanza di mascherina è una minima concessione ammissibile. Qui da noi come pensiamo di regolarci?

Continua a pag. 35

«Immuni alla fine del 2021»

►L'intervista Brusaferrò (Iss): «C'è un piano di vaccinazione di massa in tempi ridotti La terza ondata non è scontata. Il calo dipende soprattutto dai nostri comportamenti»

Francesco Malfetano e Lucilla Vazza
alle pagg. 4 e 5

Il racconto Un anno con il virus che "odia" la nostra libertà



Wuhan, un anno fa. Si diffonde la notizia del contagio da Covid 19: per il mondo inizia un incubo

Mercato di Wuhan, 2 dicembre 2019 la notizia che ha cambiato il mondo

Gigi Di Fiore a pag. 7

Tra oggi e domani il nuovo Dpcm

Natale, si alla deroga per i ristoranti ma confini regionali blindati dal 21

Natale blindato per evitare di innescare una catena di contagi. Nel nuovo Dpcm deroghe a pranzo per ristoranti, linea dura sugli spostamenti dal 21.
Gentili, Giannolatti, Malfetano e Pirone
alle pagg. 2 e 3



Il nuovo fronte con il governo

Campania, il caso prestiti sanitari De Luca: al Mef interessi da usurari

Un nuovo attacco frontale del governatore della Campania, Vincenzo De Luca. Svolta nel mirino il Ministero delle Finanze, accusato di tenere tassi da usura sui mutui campani per i debiti sanitari.
Pappalardo a pag. 6



Reddito, si cambia maxi-sforbiciata se si rifiuta il lavoro

►Pagati 1,4 milioni di assegni solo in 192.851 avevano trovato un posto: stop ai navigator

Stretta sul Reddito di Cittadinanza, prevista maxi-sforbiciata con esclusione dalla misura di chi rifiuta il lavoro. Finora pagato quasi un milione e mezzo di assegni.
Bisozzi a pag. 8

Le idee

L'euro passa al digitale senza lasciare il contante
Fabio Panetta a pag. 35

Inchieste e perquisizioni in Argentina Le chat sulla morte di Diego è scontro tra i figli e i medici

Bruno Majorano

Analisi, indagini e versioni contrastanti. Attorno alla morte di Maradona mistero sempre più fitto. E la magistratura argentina, per capire se l'ex fuoriclasse sia stato assistito in maniera adeguata dopo l'operazione, ha sequestrato i dialoghi su una chat di Whatsapp di cui facevano parte le figlie di Maradona, Dalma e Gianinna, il figlio italiano Diego Junior e due degli specialisti che seguivano l'ex fuoriclasse.

A pag. 17

I punti da chiarire L'ULTIMA OFFESA A MARADONA

Francesco De Luca

Maradona merita rispetto almeno adesso. Basta con i silenzi o, peggio, con le menzogne sulla sua morte, non solo la famiglia chiede di conoscere la verità.

Continua a pag. 34

MD web store

Prenota online e
RITIRA E PAGA IN NEGOZIO
NOVITA

- 1 SCEGLI il prodotto online
- 2 ACQUISTA online oppure
- 3 PAGA in cassa NOVITA

RITIRA gratis in negozio

Oltre 100 negozi al tuo servizio
Scopri su mdwebstore.it





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 383 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 2 Dicembre 2020 • S. Savino

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [IL MESSAGGERO.IT](https://www.ilmessaggero.it)

L'ultimo album Ligabue: «Il successo? La gente non ti vede più per quello che sei ho pensato di smettere»
Cotto a pag. 24



Champions League La Lazio a Dortmund cerca riscatto e quegli ottavi attesi ormai da vent'anni L'Inter vince e resta in corsa
Bernardini e Riggio nelloSport



3 PUNTI
[ilmessaggero.it/sport](https://www.ilmessaggero.it/sport)

Divario da colmare Scuole chiuse un danno alle eccellenze del domani

Mario Ajello

È la questione fondamentale del post-Covid, quando arriverà. Ed è questa: come si rinnova il nostro Paese, come si fa rimanere l'Italia nei prossimi anni? La risposta è semplice da enunciare ma difficile da praticare: puntando sull'eccellenza della futura classe dirigente, su élite capaci di diventare tali, formate sul criterio della competenza, consapevoli che nella sfida sul mercato internazionale dei cervelli - quella che decide chi decide nei singoli Paesi e sullo scacchiere del mondo - bisogna starci ben attrezzati e senza perdere un giro. E invece, purtroppo, il giro noi lo stiamo perdendo. Se esci dal liceo italiano, dopo che tra lockdown e chiusure successive hai interrotto o comunque indebolito la tua formazione, e ti confronti con studenti di altri Paesi - Francia, Germania, Regno Unito e Spagna, le cui scuole di ogni ordine e grado sono rimaste aperte - non puoi che incidere il gap che si è creato tra chi il giro non lo ha saltato e chi è stato costretto a saltarlo. Questo svantaggio italiano, magari replicabile anche nel prossimo anno e in quelli successivi se il virus non viene stroncato presto e bene, non può che manifestarsi lì dove si formano le classi dirigenti del mondo e delle varie nazioni.

Continua a pag. 22

«Deroghe su ristoranti e nonni»

► In arrivo il nuovo Dpcm sulle feste: spiragli per le aperture per il pranzo di Natale. Si tratta nella notte sui ricongiungimenti familiari. Confermato il coprifuoco alle 22

ROMA Il Natale al tempi del Covid sarà blindato. In arrivo il nuovo Dpcm. A sorpresa, però, dovrebbe essere permesso ai figli che vivono in un'altra Regione di far visita ai genitori anziani, ai nonni. E i ristoranti non dovrebbero essere chiusi nei giorni di Natale e Santo Stefano. Ma saranno vietati cenoni affollati e feste; la messa della Vigilia verrà anticipata alle 20 a causa del coprifuoco delle 22, valido anche il 25 dicembre e a Capodanno.

Gentili, Giannolatti, Dimito, Malfetano, Melina e Pirone a pag. 2 a pag. 6

Carlo: cenone in 4

Ricetta Verdone «Niente tombolata vedrete che servirà»

Gloria Satta

«Le regole vanno rispettate». Il Natale Covid di Carlo Verdone è rigoroso: «Cenone a casa in quattro». A pag. 4

Da gennaio in campo l'Esercito

Vaccini, a marzo 202 milioni di dosi Gli italiani in fila in palestre e fiere

Francesco Malfetano

Entro marzo arriveranno 202 milioni di dosi del vaccino anti Covid. Niente vaccino? Non si entra al bar. E nemmeno al



cinema e al ristorante, non ci si allena in palestra e non si prenota il campo di calcio. L'Italia si immunizzerà in palestre e fiere. Intanto da gennaio sarà in campo l'Esercito. A pag. 5

La Ue contraria

Conte e Azzolina e il ritorno in aula «Riapriamo il 14»

Marco Conti

L'Unione Europea invita gli stati membri a prolungare le vacanze di Natale. Il governo punta invece al ritorno in aula il 14 dicembre. A pag. 2

Delitto dell'Olgiata, assolti i periti sotto processo per le negligenze



Alberica, l'ultimo oltraggio colpo di spugna sugli errori

La contessa Alberica Filo della Torre, uccisa nel 1991. Mangani a pag. 13

Il Reddito si sdoppia con meno soldi a chi può lavorare

► Flop delle politiche di impiego, pronta la svolta Importo invariato per indigenti non occupabili

ROMA Il reddito di cittadinanza, almeno nella forma in cui lo conosciamo, è vicino al capolinea. Per tentare di salvarlo almeno in parte, i Cinquestelle ora riflettono sulla possibilità di dividere in due il sussidio. Prende corpo l'ipotesi di continuare a destinare l'attuale reddito di cittadinanza esclusivamente ai percettori che non sono in condizione di lavorare.

Bisozzi a pag. 6

L'intervento

Ecco perché c'è ancora spazio per il contante

Fabio Panetta

Fin dai tempi dell'antica Grecia la moneta (...). Continua a pag. 22

L'attacco di Salvini L'insulto alla Raggi e l'imbarazzante silenzio delle altre

Maria Latella

«Questa è proprio scema, poverina». Così Matteo Salvini in replica alla sindaca di Roma, Virginia Raggi, che a proposito dei campi Rom aveva citato un vecchio sgombero di un campo operato dalla Lega senza che seguisse una bonifica. Ora qui non si vuole né prendere le parti della sindaca Raggi (alla quale in questi anni Il Messaggero non ha certo (...)).

Continua a pag. 22 De Cicco a pag. 7

MD web store

Prenota online e **RITIRA E PAGA IN NEGOZIO** **NOVITA**

- 1 SCEGLI il prodotto online
- 2 ACQUISTA online oppure PAGA in cassa **NOVITA**
- 3 RITIRA gratis in negozio

Oltre **100 negozi** al tuo servizio. Scopritli su [mdwebstore.it](https://www.mdwebstore.it)

IL SAGITTARIO DEVE OSARE

Buongiorno, Sagittario! Mercoledì è il giorno di Mercurio, arrivato ieri sera nel segno e sarà con voi fino al 20. Transito veloce ma sufficiente per preparare un'altra grande manovra professionale, che potrà essere vincente già all'inizio del nuovo anno. Nostalgia di un amore finito? Mercurio è veloce e bravissimo nell'intrecciare nuovi rapporti, Marte fa scoppiare nuove passioni. Auguri.

© IPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 2 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Casalecchio, l'aereo sulla scuola 30 anni fa

«Mi sono fatto frate dopo aver visto morire quei dodici ragazzi»

Mele a pagina 14



IN EDICOLA



QN ENIGMISTICA
1200
1 EURO

ristora
INSTANT DRINKS

A Natale tutta l'Italia in 'giallo scuro'

Attesi Dpcm e decreto. L'ipotesi: spostamenti tra regioni proibiti dal 21 dicembre al 6 gennaio. Si tratta sul rientro in famiglia Scuola e trasporti, ecco chi li gestirà. Messa della veglia alle 20. Monsignor Camisasca: la Ue non invada la sfera religiosa

Servizi da p. 3 a p. 7

Politica debole e rimpasto

La palla passa ai prefetti Ma senza poteri

Pierfrancesco De Robertis

Dopo otto mesi di pandemia e decine di task force (l'ultima è di 300 persone), dpcm a manetta (quello di domani è il 19esimo), gaffes a ripetizione («apriamo le scuole la domenica», copyright Paola De Micheli, recentemente autodefinitasi «la Kamala Harris del Pd»), ministri considerati incapaci dagli stessi partiti di maggioranza che invocano il rimpasto (in queste ore la voce si è fatta sempre più insistente), si viene ora a sapere che il Conte II intende affidare la gestione dell'emergenza ai prefetti. Saranno loro a prendersi sulle spalle la grana della riapertura delle scuole decedendo orari eventualmente da scaglionare, a organizzare i trasporti, a presiedere le conferenze dei servizi.

Continua a pagina 2

ARRIVA LA POLIZIA, FUGGE DA UN FESTINO A BASE DI SESSO E DROGA SI DIMETTE UN EURODEPUTATO UNGHERESE ULTRA CONSERVATORE



L'eurodeputato Jozsef Szajer, 59 anni

L'ORGIA DEL POTERE

R. Morandi a pagina 10

DALLE CITTÀ

Bologna, la città in lutto

Addio al 'Ciccio', il suo bar in San Mamolo ha fatto la storia

F. Moroni in Cronaca

Bologna, luci in via D'Azeglio

Dalla accende il Natale con i versi di 'Futura'

Gonzato in Cronaca

Bologna, parla Alberto Vacchi

«La base di Ima resterà sempre sotto le Torri»

Rimondi a pagina 28



Strage a Treviri, in Germania: 5 morti, 30 feriti

Folle in auto sui passanti Un bimbo tra le vittime

Giardina a pagina 8



Foggia, la madre: mi ha difeso con un coltello

Ucciso patrigno violento «È stato il figlio di 7 anni»

Femiani a pagina 12

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere comprato solo dal farmacista, faccia il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico e un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 30/09/2020.



AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 2 DICEMBRE 2020

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
INTERVENTI
SERVIZIO SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIV - NUMERO 296, 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 STAR RICORDA I DUE BEATLES SCOMPARI
McCartney, un disco fatto in casa
«Parlo a John, mi manca George»

SABADIN / PAGINA 31



VENERDÌ ESCE "7", ALBUM DI INEDITI
Ligabue ritorna e si racconta:
«Amo i silenzi e Boccadasse»

CABONA / PAGINE 30 E 31



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 9
Governanti	Pagina 11
Economia-Matrimo	Pagina 12
Genova	Pagina 15
Arte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

ULTIMI RITOCCHI AL NUOVO DECRETO. I TECNICI DEL GOVERNO: L'EPIDEMIA DURERÀ UN ANNO E MEZZO. LA LIGURIA SECONDA IN ITALIA PER CALO DI CONTAGI

Conte non cede sui divieti L'Iss: sarà un Natale Covid

Regioni chiuse, coprifuoco alle 22, confermato il no allo sci. Messa di mezzanotte anticipata alle 20

Conte si prepara a presentare il nuovo decreto con le misure per evitare la diffusione del contagio durante le feste. Nonostante il pressing delle Regioni, resteranno in vigore le limitazioni. I trasferimenti tra le regioni saranno vietati dal 20 dicembre, a Natale l'ultima messa sarà anticipata alle 20, resta il no allo sci e ai cenoni al ristorante. L'Istituto superiore di sanità avverte: sarà un Natale con il Covid. Secondo le previsioni dei tecnici il contagio durerà un anno e mezzo. In Liguria scende ancora l'indice di contagio.

L'ANALISI

PEPPINO ORTOLEVA

**PERCHÉ DI COLPO
CIMANCANO
I RITI SEMPRE UGUALI**

Il rito sembra sottrarsi alla marcia distruttrice del tempo perché è sempre uguale, con la medesima liturgia. Ecco perché ora, davanti ai cambiamenti, sentiamo un vuoto.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

ROLLI

Marco Fagandini



I CONTROLLI

Marco Fagandini

I giovani si rifugiano nelle feste clandestine
Dieci casi a Genova

Feste all'aperto, in collina o sulle scogliere, ma anche nei giardini privati. Così i giovani genovesi dribblano i divieti. Una decina gli interventi delle forze dell'ordine.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

AUTOSTRADE

Bonus e promozione al manager che coprì l'ad Castellucci

Tommaso Fregatti

Una promozione all'interno di un'importante società del gruppo Atlantia e un bonus fino a mezzo milione di euro l'anno. Avevano un prezzo le bugie di Paolo Berti, ex direttore operazioni di Autostrade per l'Italia, sulla strage di Avellino per coprire e far assolvere il suo capo Giovanni Castellucci, ex amministratore delegato imputato in quel procedimento. Lo mette nero su bianco la Guardia di finanza di Genova in un'informativa depositata in Procura che affronta l'omertà del manager di Aspi sulle quaranta persone morte nel luglio 2013 nella caduta di un pullman dal viadotto Acqualunga per una barriera di protezione difettosa.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

BERTINO ELETTO PER LA SESTA VOLTA
Savona, fronda per contestare l'highlander del commercio

Non è certo l'età a scatenare le polemiche. Perché Vincenzo Bertino, classe 1938, fa parte di quella schiera di highlander che da sempre caratterizzano l'associazionismo del commercio un po' in tutta Italia. Ha 83 anni il presidente nazionale di Confcommercio Carlo Sangalli, ne ha 78 Paolo Odone a Genova. Anche vicino ai confini liguri è nota la carriera di Ferruccio Dardanello, 75 anni, rimasto al vertice della Camera di Commercio di Cuneo fino all'anno scorso dopo 27 consecutivi al timone. Ma Bertino, rieletto per la sesta volta alla guida di Confcommercio Savona, ha irritato gli avversari: «È una monarchia». Urne contestate, ricorso. Ma lui ribatte: «Fibrillazioni politiche, qui nel 2021 si vota per il sindaco».

MENDUNI / PAGINA 10



FOTOFUGA

Prima neve in Liguria, allerta anche a bassa quota

Spazzaneve in azione ieri a Santo Stefano d'Aveto. L'Arpal ha annunciato l'allerta fino alle 15 di oggi

DE FAZIO / PAGINA 22

Aspi, eurobond da 1,25 miliardi per manutenzioni

In attesa di sviluppi della partita sul riassetto societario, Autostrade per l'Italia torna sul mercato degli eurobond con un'emissione riservata agli investitori istituzionali da 1,25 miliardi di euro con scadenza 2028. Operazione finalizzata a supportare gli investimenti e le manutenzioni del piano industriale e il processo di trasformazione della società come operatore integrato di mobilità. È l'annuncio fatto ieri da Aspi, dopo la battuta a vuoto con la mancata presentazione della nuova offerta vincolata da parte della cordata Cdp e i fondi Macquarie e Blackstone e alla vigilia del cda di Atlantia che oggi si riunirà per una valutazione della situazione e le mosse successive.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

BUONGIORNO

Oggi per Rita Bernardini, presidente di Nessuno tocchi Caino, è il ventiduesimo giorno di sciopero della fame. Chiede amnistia e indulto per una parte dei quasi 54 mila detenuti nelle carceri italiane (capienza massima cinquantamila, secondo la legge dello Stato che lo Stato viola da decenni) dove la percentuale di contagiati è dell'1,76, mentre fuori è dell'1,31. Il responsabile giustizia del Partito democratico, Walter Verini, le ha risposto di no, rivendicando al governo il già lodevole merito di aver liberato, quest'anno, novemila persone. In realtà sono settemila. E poi il governo c'entra poco: uno studio del Consiglio d'Europa attribuisce l'abbassamento della popolazione carceraria soprattutto al crollo dei reati durante il lockdown e alla sospensione dei processi, in Italia celebrati quasi esclusi-

vamente dai giudici onorari, cioè pensionati volontari. Infatti ora si sono scioccati e altrettanto volontariamente si ritirano. Comunque, aggiunge Verini, non ci sono le condizioni politiche. L'ultima amnistia è del 1990, Andreotti presidente del Consiglio. Da allora le condizioni politiche non ci sono state più, anche perché nella Prima repubblica la gente pensava quello che dicevano i partiti, mentre ora i partiti pensano quello che dice la gente. Non so se nel primo caso fosse un bene, se che nel secondo è un male, perché prevale - in politica e nella vita - ciò che fu definito il chiasso e appassionato orgoglio dei mediocri: di non industriarsi per fare un passo avanti ma di assicurarsi che qualcuno resti un passo indietro, indiscutibilmente ultimo ed escluso dall'élite dei penultimi. —

Le nuove élite

MATTIA FELTRI

AURUM INVEST

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
la banca (vicino Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

AURUM INVEST

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
la banca (vicino Odéon)

lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18



€ 2,50* in Italia — Mercoledì 2 Dicembre 2020 — Anno 156*, Numero 332 — lsole24ore.com

*In vendita abbina obbligatoriamente con il Periodico Il Sole 24 Ore (Il Sole 24 Ore e l'Unità - Periodico € 6,90) - Edizione abbonamento per gli abbonati, il Sole 24 Ore e l'Unità, in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 26/b) - L. 46/2009, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Di Ristori quater
Iva di dicembre:
slalom tra regole
dei versamenti

Pegorin e Ranocchi
— a pagina 23

Condominio
Canne fumarie,
per il confinante
doppia tutela
sulle immissioni

Rosario Dolce
— Servizio a pag. 26



Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 22099,92 +0,18% | SPREAD BUND 10Y 118,30 +2,60 | €/S 1,1968 -0,10% | BRENT DTD 46,40 +1,33% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 32-35

Ristori a 40 miliardi, più della manovra

EMERGENZA COVID

Il totale degli aiuti anti Covid supererà i 39,1 miliardi della legge di bilancio

Pesano il fondo perequativo e le risorse ricavate dal nuovo scostamento

Edizione chiusa in redazione alle 22

Tra vecchi e nuovi provvedimenti, l'intera architettura dei "ristori" ai settori colpiti dalla pandemia punta a 40 miliardi, più dei 39,1 miliardi della legge di bilancio. A far lievitare il totale sono il fondo perequativo del decreto quater e le risorse che il decreto finale potrà attingere dal nuovo scostamento di bilancio. Restano da affrontare alcuni problemi: il rafforzamento dei sostegni attivati, il rimedio alle sperequazioni e l'estensione della rete a una serie di settori fin qui trascurati. **Mobili e Trovati** — a pag. 5

LA RIFORMA DEL FONDO SALVA STATI

Mes, bufera sul voto
Berlusconi spiazza FI
M5S sempre più lacerato

Flammeri, Palmerini e Perrone — a pag. 9

IL PIANO CONTE SUL RECOVERY FUND



Carlo Bonomi, presidente di Confindustria, boccia l'idea di una task force

Bonomi:
«La task force è una idea bizantina»

Picchio — a pag. 5

UniCredit, titolo -8% La banca assicura su Mps: no a operazioni che ci danneggino

L'ADDIO DI MUSTIER

Tempi stretti sul nuovo ad: oggi il Comitato nomine in arrivo una short list

Il giorno dopo l'annuncio dell'uscita di scena di Mustier, UniCredit accelera sulla ricerca di un nuovo ad. In programma oggi la riunione del Comitato governance e nomine: l'advisor Spencer Stuart potrebbe presentare una short list di candidati. Il tempo stringe: nonostante il passo indietro "moribido" del banchiere francese, che resterà fino all'aprile 2021, il board do-

vrà rivedere i piani, rincorrendo gli step previsti dal processo standard. A chiederlo sono anche gli investitori, preoccupati dalla scarsa chiarezza sulle mosse del gruppo, a cominciare dal dossier Mps: anche ieri il titolo in Borsa è scivolato in Borsa, perdendo l'8% (dopo il -5% di lunedì). In serata una nota di UniCredit rassicura il mercato: «Il cda non accetterà mai alcuna operazione che possa danneggiare gli interessi del gruppo, e in particolare la sua posizione patrimoniale. Il crollo del titolo - ha commentato il presidente di Confindustria Bonomi - dimostra che «il mercato non plaudono operazioni che hanno una direzione politica». **Davi** — a pag. 3

FONDAZIONI LIRICHE E PANDEMIA



Crollo dei ricavi. Palchi e platea vuoti al Teatro Massimo di Palermo, colpito, come tanti altri luoghi italiani della cultura, dal crollo dei ricavi da biglietteria

Teatri d'opera, nel 2021 attesi 80 milioni di ricavi in meno

Aiuti pubblici e partner privati hanno salvato i conti 2020 delle fondazioni liriche. Ma pesa comunque, sui bilanci, l'assenza degli introiti da botteghino. Ora nel futuro dei teatri d'opera sta per andare in scena la sfida economica del 2021: sono attesi, a causa della pandemia, 80 milioni di ricavi in meno. **Giovanna Mancini** — a pag. 12

FOCUS DEL SOLE

L'ANALISI

Fine della «one man bank»

Alessandro Graziani — a pag. 3

IL DOSSIER

Ai soci esteri non piace l'incertezza

Carlo Festa — a pag. 2

LE MOSSE

Il board punta alla nomina lampo

Luca Davi — a pag. 2

Covid, Natale con il coprifuoco alle 22

EMERGENZA SANITÀ

Governo e tecnici al lavoro sul Dpcm e su un Dl
Confermata la linea del rigore

Limiti di orario e limiti agli spostamenti regionali. Sono i due punti fermi su cui si muoverà l'impianto del prossimo Dpcm che sarà accompagnato anche da un Dl anti-

spostamenti. Secondo le anticipazioni, ci sarà il coprifuoco alle 22 anche a Natale e Capodanno e divieto di spostamento tra zone gialle. Una linea del rigore per le festività, nonostante o proprio in virtù del miglioramento della curva epidemica, ribadita anche dal ministro della Salute Roberto Speranza in videoconferenza con le Regioni. Che hanno visto sostanzialmente respinte le loro richieste di allentamenti. — a pagina 6

IL PIANO SPERANZA

Vaccini, 202 milioni di dosi dal primo trimestre 2021
Distribuzione per fasce di età

Marzio Bartoloni — a pag. 6

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO **PENSIERI COSTANTI**

Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**
30 mg capsule mastiche al momento di dormire

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila (in vendita anche sotto il marchio SXP) può essere assunto solo da adulti. Evitare l'uso prolungato. In caso di sintomi che persistono consultare il medico. Evitare l'uso prolungato. Evitare l'uso prolungato. Evitare l'uso prolungato.

Ancona, dalla plastica energia per il porto

AMBIENTE

Trasformare ogni giorno 100 chili di rifiuti di plastica raccolti nelle aree portuali, dai fondali e nelle marine protette in energia elettrica pulita da utilizzare per movimentare piccole imbarcazioni o per le attività in banchina.

Michele Romano — a pag. 10

ENERGIA

Exxon, svalutazioni record: 20 miliardi nello shale gas

Sissi Bellomo — a pag. 15

lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO

In fabbrica spazio ai sistemi innovativi che riducono la fatica

Cristina Casadei — a pag. 29

Nordovest

L'INSERTO REGIONALE VENERDI NELLE EDICOLE DI VALLE D'AOSTA, PIEMONTE E LIGURIA

PANORAMA

L'OUTLOOK MONDIALE

Ocse, a fine anno Pil in calo (-4,2%) e ripresa più lenta Italia a -9,1%

Secondo l'Outlook Ocse il Pil globale è atteso in calo del 4,3% nel 2020 (con -5% nel quarto trimestre) contro il +4,5% indicato in precedenza, ma di converso la ripresa nel 2021 sarà meno brillante, con un +4,2% dal +5% precedente. Per il 2022 la prima previsione è di un progresso del 3,7% nel 2022. L'Italia chiuderà invece l'anno in corso con un calo del 9,1% del Pil. — a pagina 21



OGGI CON IL SOLE
Diritto di famiglia
Tutte le novità da leggi e giudici
— a 0,50 euro più il quotidiano

FRIGORIFERI PER I VACCINI
Alla Desmon di Avellino 4.500 richieste dall'estero

Boom di commesse alla Desmon di Nusco (Avellino), l'azienda che produce i supercongelatori per conservare i vaccini anti Covid. Oltre 4.500 richieste sono in essere. In particolare, gli Usa chiedono la disponibilità per 2.500 prodotti. Francia e Arabia Saudita ciascuna per mille. — a pagina 14

L'ITALIA E IL COVID
UN PAESE CHE NON SA COSTRUIRE IL SUO FUTURO

di Vito Gamberale — a pag. 19

INCIDENTE IN GERMANIA
Strage a Treviri nella strada dei negozi: quattro morti

Quattro morti, tra cui un bambino di nove mesi. Ieri a Treviri, cittadina tedesca della regione della Mosella, un uomo di 51 anni alla guida di un van ha imboccato la strada dello shopping e investito numerose persone: 15 feriti tra cui alcuni gravi. Le autorità: nessuna prova di una matrice politica.



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 2 dicembre 2020
Anno LXXVI - Numero 333 - € 1,20
S. Bibiana martire

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 + Ciceriaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

COVID: LO SCANDALO OMS-ITALIA

Hanno coperto i disastri di Conte

Il modello italiano contro la pandemia una finzione che ci è costata milioni di euro

Ranieri Guerra si preoccupava di non infastidire l'azione del ministro della Salute

Misteriosamente sparito un rapporto internazionale che ci metteva sotto accusa

Il Tempo di Oshø

Salvini «convince» il Cav a votare contro il Mes



"Guarda come je faccio cambia idea eh"

Caleri a pagina 8

DI FRANCESCO STORACE

Oltre 50mila morti, un disastro, e ora si scopre pure che abbiamo pagato gli applausi dell'Organizzazione mondiale della sanità al governo Conte per la lotta al Covid con un assegno di dieci milioni di euro, anzi 14. A tanto ammonta il contributo dell'Italia. (...)

Segue a pagina 3

Il governo continua a fregarsene Scuole senza sicurezza Così non riapriranno

DI FRANCO BECHIS

Alla fine il buon senso e forse anche il pressing di chi era d'accordo con i nostri appelli sembra avere prevalso, e giustamente le scuole superiori non verranno inutilmente riaperte prima di Natale: il rischio di fare una strage moltiplicando i contagi di genitori e nonni grazie a pranzi e cenoni sarebbe stato altissimo (...)

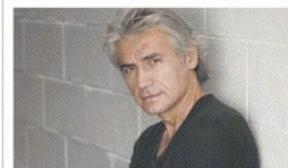
Segue a pagina 7

La Cei: «Osserviamo tutte le norme» I parroci si ribellano all'Ue «No alla Messa in streaming»

Barbieri e Conti a pagina 5

L'intervista

Ligabue si confessa «Volevo mollare tutto»



Antini a pagina 25

La denuncia dei familiari di un'anziana positiva al Coronavirus dopo il ricovero. Inchiesta in Procura Scambio di salme all'ospedale S. Andrea

Le offerte per Capodanno Cenone in albergo con camera compresa

Verucci a pagina 16

... In Procura c'è già un fascicolo. Il pubblico ministero si chiama Pietro Pollidori. Quella donna morta all'ospedale Sant'Andrea di Roma e che per la famiglia è stata persino scambiata per un'altra persona potrebbe provocare grossi guai alla struttura sanitaria e a chi ha sbagliato.

a pagina 15

Lutto nel mondo del giornalismo Addio a Diaconale Un vero liberale

Giuli e Salomone a pagina 10

la **S** TORACIATA

La Ue vuole altri quindici giorni di scuole chiuse. La Azzolina esce dall'Europa

le più "CROCCATE" in Italia!

Forno Damiani

se le crocchi non stai nella pelle!

CROCCANTELLI

Il diario di Maurizio Costanzo

Non ho avuto mai tanti dubbi come quest'anno, all'avvicinarsi di Natale e Capodanno. La pandemia ci ha tolto ogni libertà e ha reso la vita al Presidente del Consiglio Conte e ai suoi Ministri, particolarmente difficile. Come si fa a stabilire il grado di parentela più vicina o più lontana rispetto a un familiare che viene da fuori per passare le feste con te? Ma questo potrà venire da fuori? Non sarà costretto a stare nella sua regione? Non ho mai amato far programmi per Natale e Capodanno. Ho sempre preferito vivere quello che la vita mi portava. Quest'anno avrei una gran voglia di programmare, di organizzare, di vedere gente, fare vegioni. Pazienza, brinderò col coronavirus!

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Mercoledì 2 Dicembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 284 - 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

Il Superbonus porterà oltre 100 mila nuovi occupati in più

Damiani a pag. 36

Il decreto Ristori quater scritto da un legislatore pazzo: esce in G.U. alle 23 del giorno in cui scadono i termini

Marino Longoni a pagina 2

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Speciale Natale 2020

UN ANNO DI ABBONAMENTO DIGITALE A ITALIA OGGI A SOLI 199 € IN REGALO THE WALL STREET JOURNAL. LEGGI 12 MESI E NE PAGHI SOLO 5!

Scopri tutte le offerte su CLASSABONAMENTI.COM/NATALE

EUROPA

In arrivo una ghiottina ecologica per l'agricoltura

Chiarillo a pag. 22

Google e Amazon spie del fisco

Passeranno all'amministrazione finanziaria i dati di chi si arricchisce con le proprie piattaforme. Lo stesso faranno Facebook, Instagram, Airbnb ecc.

Google e Amazon, ma anche Facebook, Instagram, Airbnb ecc. dovranno informare il fisco sull'identità di chi si arricchisce attraverso le proprie piattaforme. E per chi non si adegua scatta anche lo stop all'accesso al mercato. Lo prevede la revisione della Direttiva sulla cooperazione amministrativa (Dac7). Si parte dal 2023, e il maggior gettito stimato è di circa 30 miliardi di euro.

Rado Fonda (Swg): per il 44% l'unica arma contro il Covid è restare a casa



Per difendersi dal Covid, gli italiani vogliono continuare a starcene a casa. Il 44% dei connazionali vorrebbe mantenere le attuali misure anti-Covid, mentre tre italiani su dieci ne vorrebbero addirittura di più restrittive. Insomma, più di 7 italiani su dieci di riappropriarsi della libertà di spostamento, di fare acquisti o di andare in vacanza sulla neve proprio non hanno voglia. A dirlo è l'ultimo sondaggio di Swg in merito alle nuove misure contro l'epidemia in vista delle festività natalizie. «L'insicurezza la fa da padrona e gli italiani hanno la consapevolezza che basta poco per far ripartire i contagi», spiega Rado Fonda.

DIRITTO & ROVESCIO

I documenti firmati e aggressivi contro l'aborto sono sempre più rari. I padroni antiabortisti sono, in Occidente, una minoranza di ideologi come ultranastri e che sono ormai visti come degli invasati. Non si leggono più, o sempre meno, di noi, frasi, anche se eticamente motivate, come «Bisogna tenere presente che l'aborto non è una questione principalmente religiosa, ma di etica umana, anteriore a qualsiasi confessione religiosa». L'assenza fa anche due domande: «È giusto eliminare una vita umana per risolvere un problema? È giusto esordire un sicario per risolvere un problema? È giusto uccidere un sicario per risolvere un problema?». Sì, in spagnolo perché questi sono brani di una lettera personale inviata da Papa Bergoglio alla deputata argentina Victoria Morales e alle sue amiche («la patria è orgogliosa di avere delle donne così»). La Morales è impegnata in Parlamento contro l'approvazione delle leggi sull'aborto. Aggiungo una terza domanda: la morale dipende dai fatti orati?

SU WWW.ITALIAOGLIT

Ristori 4 - Il testo del decreto legge

Scambio dati fiscali - La proposta della Commissione Ue di revisione della direttiva Dac7

Covid - La circolare del Minsalute sulla gestione domiciliare dei pazienti

Rizzi a pag. 31

STATO DI DIRITTO?

Ue, i Paesi non allineati con la maggioranza diventano turpi

Peri a pag. 6

CASSA DEPOSITI E PRESTITI DA 170 ANNI, DALL'ITALIA PER L'ITALIA. OGGI PIÙ CHE MAI.

Ogni giorno sosteniamo le imprese e il territorio, insieme a 27 milioni di risparmiatori che con noi investono nel presente e nei domani dell'Italia.

Scopri tutte le soluzioni di Cassa Depositi e Prestiti su cdp.it

Investiamo nel domani

Scopri la gamma dei Buoni Fruttiferi di CDP su cdp.it

Message pubblicitario

Cin - La riforma del no profit a € 1,50 in più



LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 2 dicembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Toscana, Giani spinge. Arrivano 20 milioni

A Roma il dossier per riaprire i negozi da sabato mattina

Caroppo a pagina 16



Siena chiede centralità e lavoro

Il Tesoro punta sul matrimonio Unicredit-Mps

Di Blasio a pagina 27

ristora
INSTANT DRINKS

A Natale tutta l'Italia in 'giallo scuro'

Attesi Dpcm e decreto. L'ipotesi: spostamenti tra regioni proibiti dal 21 dicembre al 6 gennaio. Si tratta sul rientro in famiglia Scuola e trasporti, ecco chi li gestirà. Messa della veglia alle 20. Monsignor Camisasca: la Ue non invada la sfera religiosa

Servizi da p. 3 a p. 7

Politica debole e rimpasto

La palla passa ai prefetti Ma senza poteri

Pierfrancesco De Robertis

Dopo otto mesi di pandemia e decine di task force (l'ultima è di 300 persone), dpcm a manetta (quello di domani è il 19esimo), gaffes a ripetizione («apriamo le scuole la domenica», copyright Paola De Micheli, recentemente autodefinitasi «la Kamala Harris del Pd»), ministri considerati incapaci dagli stessi partiti di maggioranza che invocano il rimpasto (in queste ore la voce si è fatta sempre più insistente), si viene ora a sapere che il Conte II intende affidare la gestione dell'emergenza ai prefetti. Saranno loro a prendersi sulle spalle la grana della riapertura delle scuole decedendo orari eventualmente da scaglionare, a organizzare i trasporti, a presiedere le conferenze dei servizi.

Continua a pagina 2

ARRIVA LA POLIZIA, FUGGE DA UN FESTINO A BASE DI SESSO E DROGA SI DIMETTE UN EURODEPUTATO UNGHERESE ULTRACONSERVATORE

L'eurodeputato Jozsef Szajer, 59 anni

L'ORGIA DEL POTERE

R. Morandi a pagina 10

DALLE CITTÀ

Firenze

Rientro a scuola Servono 6 milioni per avere bus anti contagio

Pieraccini in Cronaca

Firenze

Foto intime della ex sui siti escort Condannato

Brogioni in Cronaca

Firenze

Monumenti vestiti di luce Torna F-Light

Mugnaini in Cronaca



Strage a Treviri, in Germania: 5 morti, 30 feriti

Folle in auto sui passanti Un bimbo tra le vittime

Giardina a pagina 8



Foggia, la madre: mi ha difeso con un coltello

Ucciso patrigno violento «È stato il figlio di 7 anni»

Femiani a pagina 12

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere comprato solo dal farmacista, scelto il tuo farmacista. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 20/09/2020.





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 45 - N° 285

Mercoledì 2 dicembre 2020

In Italia € 1,50

Natale e Capodanno solo nel proprio Comune

Per evitare la terza ondata di contagi il governo è intenzionato a vietare le uscite dalle città. Scongiurata la chiusura dei ristoranti per il pranzo del 25 e del 26 ma stop ai movimenti tra le Regioni

Vaccini anti-influenza in ritardo: sotto accusa la francese Sanofi

Il commento

La solitudine dei più fragili

di Luigi Manconi

In 1977 fu uno dei non pochi anni "dei giovani" dell'Italia contemporanea: i non garantiti, gli indiani metropolitani, la festa e la sessualità. E fu proprio allora che Domenico Modugno cantò *Il vecchietto*.

● a pagina 28

Niente deroghe per raggiungere i parenti lontani durante le feste: non ci si potrà muovere dal proprio comune di residenza il 25, il 26 dicembre e il primo gennaio. Così hanno stabilito in un lungo vertice a Palazzo Chigi Giuseppe Conte e i capidelegazione di maggioranza. Salvi però, a Natale e Santo Stefano, i pranzi al ristorante. Le misure probabilmente in un decreto, che sarà in vigore dal 21 dicembre al 7 gennaio.

Intanto in molte Regioni sono partiti contenziosi sui vaccini anti-influenzali che mancano. La Puglia, per citare un esempio ha avuto 890mila fiale in meno di quelle attese.

di Bocci, Ciriaco, De Luca, Dusi e Ziniti ● da pagina 2 a pagina 4

La moglie dello scienziato condannato in Iran

“Salvate mio marito È a un passo dalla morte”



▲ **L'appello** Un volantino per liberare Ahmadreza Djalali

di Gabriella Colarusso ● a pagina 17

Politica

Berlusconi cede a Salvini sul Mes Ma in Forza Italia scatta la rivolta

Dopo il cambio di orientamento di Berlusconi sul Mes - dal sì al no alla riforma - su spinta di Salvini che minacciava di rompere la collaborazione con lo sfondo della futura corsa al Quirinale, in Forza Italia è rivolta: due terzi dei deputati vogliono votare sì alla riforma il 9 dicembre.

di Lopapa ● a pagina 6
commento di Folli ● a pagina 29

Il caso

Affonda l'alleanza Fincantieri-Stx

di Anais Ginori ● a pagina 13

MISSONI
EAU DE TOILETTE

Il libro del vignettista



Ritratto di famiglia in un tinello L'Italia di Altan

di Francesco Bei ● alle pagine 32 e 33

Maradona

Ferlaino “Non potevo proteggerlo”

di Conchita Sannino

Io volevo blindare Napoli e il suo tutto collettivo dai giudizi trancianti, dalle tesi che quasi sempre arrivano da alcune parti. Volevo proteggere ciò che di prezioso ci lega per sempre a Maradona». Corrado Ferlaino portò Diego a Napoli.

● a pagina 21

Opera



▲ **Soprano** Lisette Oropesa

Lisette Oropesa “La Scala terrà viva l’arte”

di Paola Zonca ● a pagina 34

Mappamondi

La nuova Nato Ora la sfida è con Pechino

di Marta Dassù ● a pagina 15

L'intervista

Mitchell: un patto per la democrazia

di Alberto D'Argenio ● a pagina 15



▲ **Eletto** Il presidente Joe Biden

Cosa Biden può salvare di Trump

di Charles A. Kupchan

L'America è tornata”, ha scritto la scorsa settimana su Twitter il presidente eletto Joe Biden, affermando che la sua nuova squadra di politica estera «è pronta a guidare il mondo, non a isolarsi da esso».

● a pagina 29

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

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

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

NZ



Genova Bonus e promozione al manager per coprire Castellucci, ex ad di Autostrade

TOMMASO FRIGATTI - P. 10



Unicredit La banca crolla in Borsa per l'addio di Mustier e le nozze con Mps

BARBERA, MARTINELLI, PAOLUCCI E SPINI - PP. 16-17



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 2 DICEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • II ANNO 154 • N. 331 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • ART. 1 COMMA 1, DGB-TO • www.lastampa.it • GNN

IL NUOVO DECRETO: BLOCCO DELLO SCI, TEST RAPIDI PER VISITARE I PARENTI NELLE RSA. RECORD DI DECESSI A TORINO

Natale blindato, ultima messa alle 20

Il piano vaccini per fine gennaio. Berlusconi ci ripensa: "No alla riforma del fondo Salva-Stati"

IL COMMENTO

NON DOBBIAMO TEMERE LO STRUMENTO

IL NUOVO "MES" UTILE ALL'ITALIA

CARLO COTTARELLI

Qual è la rilevanza dell'accordo raggiunto all'Eurogruppo lunedì scorso sulla riforma del Mes? A parte la sostanza della questione, è utile rispondere a questa domanda perché in Italia (non altrove ma qui sì), tutto quello che riguarda il Mes è politico... e confuso. Tanto che ieri la relazione al parlamento di Gualtieri su questo tema ha suscitato vivaci reazioni. Crimi ha detto che la riforma non gli piaceva, ma che i pentastellati non si sarebbero opposti.

CONTINUA A PAGINA 9

IL CASO

L'ESERCITO DEI TECNICI SCELTI DAL PREMIER

IMAGNIFICI 300 DEL RECOVERY

PIETRO GARIBALDI

Mentre il Paese è tramortito dalla seconda ondata del virus, il governo discute affannosamente su come gestire l'imponente programma di aiuti europei. Siamo passati dalle linee guida estive del Recovery Plan, alle liti autunnali su chi guida le linee. Non è uno spettacolo divertente. Vi sono due luci in fondo al tunnel della tremenda recessione che stiamo vivendo. Una è l'aspettativa sul vaccino e sulla fine dell'epidemia. L'altra sono i 210 miliardi di aiuti europei da spendere in riforme strutturali e grandi progetti per le generazioni future.

CONTINUA A PAGINA 19

Sarà un Natale blindato con la messa anticipata alle 20 e le regioni chiuse fino a dopo l'Epifania. Il nuovo decreto del governo è atteso per oggi. L'Istituto superiore di sanità lancia l'allarme: «L'epidemia durerà un anno e mezzo». Impennata della mortalità al Nord: +75%. Intervista all'arcivescovo Vincenzo Paglia: «Test rapidi per le visite nelle Rsa». Entro gennaio il piano vaccini. **SERVIZI - PP. 2-6**

L'INTERVISTA

PARLA IL VICESEGRETARIO DELLA LEGA

Giorgetti: la task force è un'idea stupida senza le opposizioni

ANDREA MALAGUTI



Giancarlo Giorgetti

Nel giorno in cui Berlusconi annuncia la retromarcia sul Mes, Giancarlo Giorgetti spiega a La Stampa perché la scelta di Conte di una task force per gestire i soldi del Recovery Fund, più che sbagliata gli sembra stupida e perché è arrivato il momento di occuparsi con forza dei meno garantiti: commercianti e piccole imprese. «Stiamo vivendo in una bolla che ha congelato la politica - afferma il vicesegretario della Lega - mettendo il governo al riparo. Ma quando questa bolla esploderà, dobbiamo farci trovare pronti». E sul centro-destra: «Mi pare che abbia ritrovato la sua unità». - P. 7

L'ANALISI

Sfida alla Cina, così cambia la Nato



Una parata delle truppe femminili cinesi davanti a un'immagine di Xi Jinping

STEFANO STEFANINI

Ieri la Nato ha risposto a chi la dava per spacciata. Oggi anticipa il futuro.

rodell'Alleanza: rimanere il perno della sicurezza europea (e mediterranea) con un respiro globale che guarda oltre gli orizzonti geografici. - P. 19

L'INCHIESTA

Huawei si difende: "Autonomi da Pechino"



Il colosso cinese è accusato di aver chiesto di "copiare" un prodotto Cisco

JACOPO IACOBONI

Ieri, alle 7.52, i vertici del lab di Huawei a Monaco hanno scritto

una mail molto cordiale a uno dei whistleblower, quello che ha deciso di rivelare a La Stampa la sua identità. - P. 11 **DE STEFANI - P. 11**

LE STORIE

L'INSEGNANTE UMILIATA NEL TORINESE

REVENGE PORN, IL SABBA DELLE MADRI CONTRO LA MAESTRA

ELENA STANCANELLI

Come se non fosse già abbastanza spaventoso che la maestra di cui tutti parlano sia stata accusata di qualcosa di assolutamente legittimo, fare giochi erotici con un adulto consenziente, mentre il vero colpevole, chi ha diffuso il video di un comportamento intimo, si godeva il risultato della sua vendetta, scopriamo oggi le modalità, aberranti, di tale accusa. Così aberranti che dovrebbero farci saltare sulla sedia, dovrebbero convincerci a scendere in piazza ora, senza indugio, per difendere un diritto che riguarda tutti quanti. Il diritto a una sfera privata inviolabile, che va difesa senza esitazione. - P. 15 **FAMA - P. 14**



IL DRAMMA IN UN ALLOGGIO DEL FOGGIANO

SE UN BAMBINO UCCIDE IL PATRIGNO A SETTE ANNI

MARIA CORBI

Ancora una volta la vittima è un bambino. Perché anche se il morto questa volta non è lui, porterà i segni tutta la vita della tragedia di cui è stato involontario protagonista. A soli sette anni. Le prime notizie ci raccontano una storia che tante volte abbiamo dovuto raccontare ambientata in un'Italia dove la povertà culturale e reale hanno spesso la meglio sulla ragione e sul cuore. E dove la "mala" educazione di impronta maschilista trasforma troppo frequentemente tutto questo nella scena di un omicidio in cui ad avere la peggio sono donne e bambini. Il bambino questa volta però ha reagito.



CONTINUA A PAGINA 19

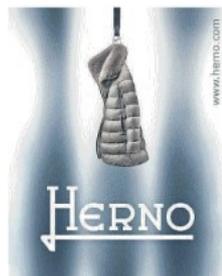
BUONGIORNO

Oggi per Rita Bernardini, presidente di Nessuno tocchi Caino, è il ventiduesimo giorno di sciopero della fame. Chiede amnistia e indulto per una parte dei quasi 54 mila detenuti nelle carceri italiane (capienza massima cinquantamila, secondo la legge dello Stato che lo Stato viola da decenni) dove la percentuale di contagiati è dell'1,76, mentre fuori è dell'1,31. Il responsabile giustizia del Partito democratico, Walter Veltroni, le ha risposto di no, rivendicando al governo il già lodevole merito di aver liberato, quest'anno, novemila persone. In realtà sono settemila. E poi il governo c'entra poco: uno studio del Consiglio d'Europa attribuisce l'abbassamento della popolazione carceraria soprattutto al crollo dei reati durante il lockdown e alla sospensione dei processi, in Italia celebrati quasi esclusiva-

mente dai giudici onorari, cioè pensionati volontari. Infatti ora si sono scoccati e altrettanto volontariamente si ritirano. Comunque, aggiunge Veltroni, non ci sono le condizioni politiche. L'ultima amnistia è del 1990, Andreotti presidente del Consiglio. Da allora le condizioni politiche non ci sono state più, anche perché nella Prima repubblica la gente pensava quello che dicevano i partiti, mentre ora i partiti pensano quello che dice la gente. Non so se nel primo caso fosse un bene, so che nel secondo è un male, perché prevale - in politica e nella vita - ciò che fu definito il chiasso e appassionato orgoglio dei mediocri: di non industriarsi per fare un passo avanti ma di assicurarsi che qualcuno resti un passo indietro, indiscutibilmente ultimo ed escluso dall'élite dei penultimi.

Le nuove élite

MATTIA FELTRI



befinance.it



TAX CLAIMS

acquisto crediti fiscali

Banca Sella porta Raisin in Italia per offrire conti deposito di altri istituti

L'accordo con la piattaforma parte da cinque prodotti di Banca Sistema, con tasso compreso fra lo 0,8 e l'1,8%
Bertolino a pagina 17



MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Lo smart work mette in crisi i brand del formale

Da EY a BofA e Gam, gli esperti stimano un calo del 40% nel 2020

Ferraro in MF Fashion

Anno XXXIII n. 238
Mercoledì 2 Dicembre 2020

€2,00 *Classificatori*



befinance.it



TAX CLAIMS

acquisto crediti fiscali

Con MF7 Magazine for Fashion n. 105 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF8 Magazine for Living n. 84 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF9 n. 238 a €2,00 (€120 + € 3,00) - Con MF10 n. 239 a €2,00 (€120 + € 3,00)

RISIKO IL BLITZ DEL GOVERNO CHE HA MESSO ALLA PORTA MUSTIER NON PIACE ALLA BORSA

Unicredit perde un Monte

Il titolo **crolla** di nuovo (-8%) dopo l'addio del **ceo** che non voleva le nozze con **Mps**
In **due** giorni bruciati a Piazza **Affari** 2,5 miliardi, pari alla **dote** fiscale promessa
Il Tesoro a **caccia** del sostituto, ma **l'incertezza** spaventa il mercato e gli **operatori**

BORSE PIATTE, BITCOIN SEMPRE SUGLI SCUDI. BERLUSCONI ROMPE CON CONTE SUL MES



LE VENDITE A NOVEMBRE

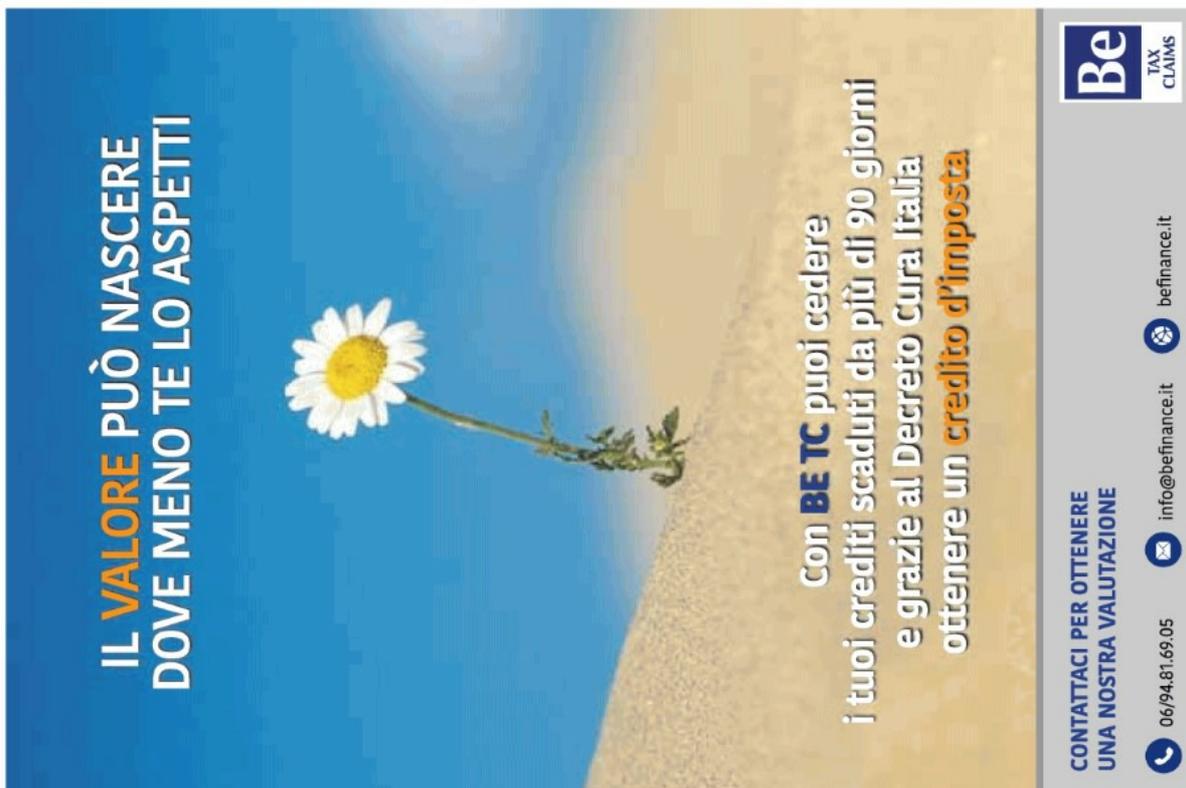
L'auto arranca senza incentivi, ma Fca si salva grazie alla Jeep

INTERVISTA

UnipolSai, clienti in fila per la polizza gratuita

DOMANDA SOSTENUTA

Dopo due anni Aspi torna sul mercato con un bond da 1,3 miliardi

IL VALORE PUÒ NASCERE DOVE MENO TE LO ASPETTI

Con **BETC** puoi cedere i tuoi crediti scaduti da più di 90 giorni e grazie al Decreto Cura Italia ottenere un **credito d'imposta**

Be TAX CLAIMS

CONTATTACI PER OTTENERE UNA NOSTRA VALUTAZIONE

06/94.61.69.05

info@befinance.it

befinance.it

Camera Deputati: Assaeroporti e Assoport, mobilitati per logistica vaccini, ma serve informazione

(FERPRESS) Roma, 1 DIC Ci siamo già mobilitati per la gestione della logistica dei vaccini, ma serve coinvolgimento ed informazione, e al momento purtroppo non abbiamo avuto interlocuzioni con alcuna delle istituzioni preposte. E' quanto hanno sottolineato Valentina Lener, Direttore generale di Assaeroporti, e Stefano Corsini, in rappresentanza di **Assoport**, nel corso dell'audizione alla IX Commissione Trasporti, presieduta da Raffaella Paita. La direttrice di Assaeroporti Valentina Lener, in particolare, ha spiegato che l'associazione ha redatto in collaborazione con Confetra una prima bozza di Position Paper, in cui viene esaminata una prima ricognizione delle possibilità di stoccaggio dei vaccini, che dovrebbero essere trasportati per via aerea, negli spazi aeroportuali del Nord, del Centro e del Sud Italia. Consideriamo questa una grande opportunità di sviluppo logistico più che un'occasione di lavoro; da parte di tutti i nostri associati è già stata espressa la massima collaborazione e ci si è subito rimboccati le maniche non solo per verificare tutte le disponibilità dei siti di stoccaggio, ma anche per esaminare le possibilità di implementare le capacità di deposito, che i gestori sono disponibili a realizzare in tempi brevi. Ma conoscere i tempi del progetto e le modalità di svolgimento delle operazioni sono appunto delle informazioni assolutamente necessarie che i gestori vorrebbero e dovrebbero conoscere al più presto, mentre finora né da parte del commissario Arcuri né da parte delle Regioni è avvenuta alcuna forma di coinvolgimento, ha sottolineato Valentina Lener. La direttrice di Assaeroporti ha spiegato anche l'esigenza che si raggiungano gli opportuni accordi istituzionali per superare alcune delle criticità che potrebbero presentarsi per un'operazione che deve svolgersi comunque con i caratteri di massima urgenza, e che avrebbe quindi la necessità di facilitare sia le operazioni doganali che di verifiche da parte degli uffici sanitari, il tutto per realizzare il massimo di efficienza della catena logistica. La Lener ha però anche avvertito che al momento mancano informazioni anche sulla modalità con cui verranno trasportati i vaccini: si dà per scontato che la maggior parte debba viaggiare per via aerea, ma non è escluso invece che le maggiori quantità siano trasportate via camion, se i luoghi di produzione delle multinazionali saranno previsti nelle sedi e nei laboratori che hanno sul territorio europeo. Anche Stefano Corsini, per **Assoport**, ha confermato la massima collaborazione e coinvolgimento, ma l'esigenza che il piano venga definito con urgenza e che di esso sia data ampia informazione. I porti possono sfruttare le sinergie già ampiamente sviluppate con gli interporti e le aree retroportuali, anche sfruttando la collaborazione con gli aeroporti per offrire ulteriori spazi di stoccaggio soprattutto dove le distanze sono ridotte al minimo. Per quanto riguarda le questioni doganali e altro, Corsini ha ricordato che porti come Trieste sono già porto franco in grado di ospitare per alcuni giorni le merci prima di raggiungere i siti di destinazione. L'audizione si è confermata sostanzialmente interlocutoria; mercoledì 3 dicembre, la IX Commissione ha già fissato l'audizione del commissario straordinario Arcuri, e tutti i componenti si sono riservati di procedere ad un nuovo giro di consultazione dei soggetti interessati, proprio a partire dalle prime informazioni che il commissario fornirà per illustrare il piano logistico dei vaccini.



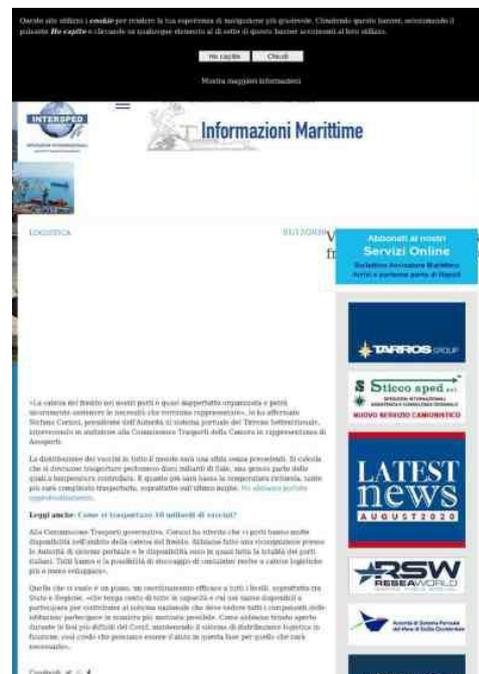
Informazioni Marittime

Primo Piano

Vaccini e logistica, Assoporti: catena del freddo nei porti assicurata

In audizione alla Camera, Stefano Corsini richiama la necessità di un piano istituzionale coordinato

«La catena del freddo nei nostri porti è quasi dappertutto organizzata e potrà sicuramente sostenere le necessità che verranno rappresentate», lo ha affermato Stefano Corsini, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale, intervenendo in audizione alla Commissione Trasporti della Camera in rappresentanza di **Assoporti**. La distribuzione dei vaccini in tutto il mondo sarà una sfida senza precedenti. Si calcola che si dovranno trasportare perlomeno dieci miliardi di fiale, una grossa parte delle quali a temperatura controllata. E quanto più sarà bassa la temperatura richiesta, tanto più sarà complicato trasportarla, soprattutto sull' ultimo miglio. Ne abbiamo parlato approfonditamente . Leggi anche : Come si trasportano 10 miliardi di vaccini? Alla Commissione Trasporti governativa, Corsini ha riferito che «i porti hanno molte disponibilità nell' ambito della catena del freddo. Abbiamo fatto una ricognizione presso le Autorità di sistema portuale e le disponibilità sono in quasi tutta la totalità dei porti italiani. Tutti hanno o la possibilità di stoccaggio di container reefer o catene logistiche più o meno sviluppate». Quello che ci vuole è un piano, un coordinamento efficace a tutti i livelli, soprattutto tra Stato e Regione, «che tenga conto di tutte le capacità e cui noi siamo disponibili a partecipare per contribuire al sistema nazionale che deve vedere tutti i componenti delle istituzioni partecipare in maniera più motivata possibile. Come abbiamo tenuto aperto durante le fasi più difficili del Covid, mantenendo il sistema di distribuzione logistica in funzione, così credo che possiamo essere d' aiuto in questa fase per quello che sarà necessario»,



L' intervento Al suo impegno e alla sua determinazione si deve la legge di riforma 84 che ha contribuito al rilancio del settore

Nerli e i porti: la difesa del ruolo pubblico

di Raffaella Paita * Francesco Nerli ha rappresentato, negli ultimi 26 anni, uno dei più autorevoli e preparati protagonisti della politica di portualità italiana. Ha incarnato competenza specifica abbinata a una visione politica e a un' incessante difesa del ruolo pubblico. Era nato a Rosignano Marittimo, nella provincia di Livorno, ed ha iniziato lì la militanza politica nel movimento studentesco e, poi, nella FGCI, sino a rivestire ruoli di primissimo piano nel Partito Comunista Italiano, di cui è diventato segretario provinciale. Eletto alla Camera dei deputati nel 1987 e al Senato nel 1992, in Parlamento ha caratterizzato la sua azione nel delicato passaggio di transizione della portualità italiana e della sua organizzazione pubblica. Al suo impegno e alla sua determinazione si deve la legge di riforma portuale n. 84 del 1994 che ha contribuito molto al rilancio del settore e alla crescita dei traffici commerciali nel nostro Paese. È stato un eccellente presidente dell' autorità portuale di Civitavecchia e di Napoli e, per lunghissimo tempo, presidente di **Assoporti** che è l' associazione dei porti italiani. Ha sempre difeso con vigore e determinazione e l' autonomia dei presidenti, rivendicandone sia funzione di pianificazione sia programmazione autonoma, rispetto a chi - ed era una corrente di pensiero molto diffusa - voleva trasformarli in burocrati asettici. Francesco aveva sofferto molto per una vicenda giudiziaria che lo ha accompagnato per otto lunghissimi anni, e da cui è uscito totalmente estraneo ma, come ebbe a dichiarare in una intervista, con una vita rovinata. A seguito di quella vicenda, lui che avrebbe potuto dare importanti contributi in ruoli istituzionali, fu costretto a fare un passo indietro e questo è stato, prima di tutto, un danno per il Paese. Per onorare il suo lavoro e la sua memoria dobbiamo continuare a lavorare per dare forza e autonomia alle autorità di sistema portuale, salvaguardandone certamente le funzioni e recuperando lo spirito originario della legge n. 84 del 1994. Francesco Nerli, anche senza alcun ruolo formale, continuava ad essere voce autorevole e consigliere attento per chiunque si occupasse di questi temi. Anche io, spesso, mi sono trovata a chiedergli consigli e spunti per la nostra azione politica.

* presidente della Commissione Trasporti della Camera dei deputati, Italia Viva f g © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La morte di Francesco Nerli Così nei porti si chiude un'epoca

FRANCESCO FERRARI ROMA. Gli amici, i compagni di partito e gli avversari di una vita, non gli avevano mai voltato le spalle. Ma neppure il loro ostinato sostegno lo aveva messo al riparo dai segni che un'inchiesta lunga otto anni lascia nell'anima e sul corpo di un innocente. Francesco Nerli, morto sabato a 72 anni, da quel processo era uscito pulito, con formula piena per dirla con l'antico linguaggio delle aule di tribunale. «Per arrivare a sentenza, ed evitare la prescrizione, abbiamo anche rinunciato a portare testimoni », raccontò al Secolo XIX pochi istanti dopo la fine di quell'incubo, nell'ottobre di quattro anni fa. Il sospetto è una forma di condanna, forse la più subdola: Nerli ne soffriva al punto da voler cancellare ogni traccia di quell'ombra. Lo avevano accusato di avere organizzato cene elettorali per raccogliere fondi a favore dei Ds, abusando della sua posizione di presidente dell'Autorità portuale di Napoli. «Ma mi ci vedete a ricattare Cosco, ovvero il governo cinese?». Su quella vicenda, lui che con l'ironia ha sempre convissuto, non ha mai voluto scherzare. «Mi hanno rovinato la vita, né più né meno. Otto anni per sentire la frase il fatto non sussiste: assolto in tredici secondi. È chiaro che sono soddisfatto, contento. Ma qualche riflessione questa vicenda la impone». Toscano di Rosignano Marittimo, sindacalista della Cgil, deputato e senatore del Pci-Pds, primo presidente di un'Autorità portuale in Italia (a Civitavecchia), poi presidente a Napoli e di **Assoporti**: una vita intensa, legata a doppio filo al mondo della politica e a quello del lavoro. Il genovese Franco Mariani, compagno di scuola politica di Nerli, altro uomo- simbolo della portualità italiana, oggi piange l'amico di una vita: «Ci siamo conosciuti a Roma, sul finire degli anni Ottanta. Abbiamo vissuto insieme per molto tempo durante la permanenza nella capitale. Prima in una stanza che dividevamo, poi in una casa più grande. I compiti erano assegnati in base alle capacità. Io cucinavo e lui lavava i piatti. Abbiamo affrontato insieme anche i problemi delle nostre vite. Mi leggeva come un libro aperto. A volte si dice che i problemi di salute delle persone sono legate allo stress. Francesco ha sofferto molto per la vicenda giudiziaria, perché la sua dirittura morale non poteva essere motivo di dubbio». «Sono davvero molto dispiaciuto. Nerli era un appassionato conoscitore del mondo portuale in tutte le sue sfaccettature. C'era tra noi un grande rispetto e una stima reciproca anche quando ci trovavamo su posizioni molto diverse», ricorda l'armatore Stefano Messina. «Ho imparato molto da lui. E posso dire oggi che avrebbe meritato di completare il suo straordinario curriculum con un ruolo di governo, anche in segno di quella riconoscenza e gratitudine che il Paese intero e non solo la portualità gli devono », dice Luigi Merlo. «Come non ricordare di Nerli quel tratto di ironia e di scanzonatura tutte toscane, dietro le quali si celava un'intelligenza, una scaltrezza politica, ma anche una fermezza di idee», è il ricordo di Pasqualino Monti, già presidente di **Assoporti**. E ancora Gian Enzo Duci, numero uno degli agenti marittimi italiani: «Ho un ricordo bellissimo di una serata con lui a giocare a biliardo al Tunnel dopo aver convinto il maestro di casa a fargli fumare il sigaro dove era supervietato, maniche rimboccate e il tocco del grande giocatore. La mattina dopo era uno dei relatori del primo convegno che avevo organizzato in occasione dello Shipping Dinner quando ero stato nominato presidente dei giovani di Assagenti. Era all'apice del potere, ma si era messo a giocare come un ragazzino in mezzo a ragazzini ». «Uomo di grande intelligenza, eminente conoscitore del mondo marittimo portuale italiano», lo descrive Mario Mattioli, presidente di Confifarma. Per Raffaella Paita, presidente della Commissione Trasporti della Camera, «l'Italia perde una delle figure più autorevoli e forti della portualità nazionale». «Nerli - scrive **Assoporti** nel suo saluto





L'Avvisatore Marittimo

Primo Piano

attento alle istanze dei lavoratori con una visione legata allo sviluppo dei nostri porti. La sua generosità non è sempre stata ripagata da eguale moneta». «Voglio ricordare di Francesco Nerli la grande passione, l'intelligente concretezza, l'impegno incessante di lunghi anni per dare una prospettiva alla nostra portualità - scrive su Facebook l'ex ministro dei Trasporti Pier Luigi Bersani - con incredulità e tristezza». Di «amico caro» parla Massimo D'Alema: «Francesco è stato un uomo di governo e un riformatore autentico. Ma, soprattutto, fino all'ultimo, è stato animato da una grande passione politica e civile e ha vissuto le sue battaglie con lo spirito di un compagno autentico».

Porti italiani in lutto: è scomparso Francesco Nerli Sarebbe stato un ottimo ministro dei Trasporti

LIVORNO Il mondo della portualità italiana dà l'addio a Francesco Nerli, scomparso oggi a 72 anni. Nato a Livorno, è stato deputato del Pci, senatore del Pds, presidente delle Autorità portuali di Civitavecchia e di Napoli e poi di **Assoporti**. La ministra delle infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha inviato un messaggio di cordoglio nel quale si legge: La grande legge di riforma della portualità, per la quale si è molto speso e che porta il suo nome, resta un riferimento fondamentale per il settore marittimo del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed è stata un caposaldo dello sviluppo dei nostri porti. Sia da Presidente delle Autorità Portuali di Civitavecchia e Napoli, che di **Assoporti**, è stato un protagonista appassionato della crescita del nostro tessuto portuale e della sua logistica. A nome di tutto il mondo del mare e della portualità, esprimo vicinanza alla sua famiglia. Il segretario generale dell'**AdSp** dell'Alto Tirreno, Massimo Provinciali, con il quale Nerli era solito condividere riflessioni e momenti di confronto intellettuale ha così espresso il suo cordoglio: Tra le sue tante colpe, questo maledetto 2020 ha anche quella di essersi portato via due monumenti della portualità italiana: a Gennaio

Giuliano Gallanti, l'avvocato dei moli, oggi Francesco Nerli, padre della legge 84/94?. Per Provinciali Nerli non ha bisogno di presentazioni: tutti nel mondo dei porti e dello shipping lo conoscevano e, pur nella dialettica, ne apprezzavano le doti di determinazione, talento politico, di capacità di dialogo e concretezza. I porti erano la sua vita e il suo principale interesse: argomento dal quale era possibile distoglierlo solo se il discorso virava sulle sue altre due passioni: il Palio di Siena e la Fiorentina. Il mio ricordo particolare ha concluso Provinciali va al rigore istituzionale e all'approccio quasi pedagogico con il quale, vent'anni fa, si poneva di fronte a me, allora giovane direttore generale dei porti al Mit, un atteggiamento di grande intelligenza del quale l'ho sempre ringraziato e che me lo fa collocare di buon diritto nell'elenco dei miei maestri. Mi mancherà e mancherà a tutta la portualità. **Assoporti** piange il suo past presidente Francesco Nerli, uno degli autori della riforma portuale. Francesco Nerli è stato un uomo di grandi passioni, un uomo di mare, attento alle istanze dei lavoratori con una visione legata allo sviluppo dei nostri porti. La sua generosità non è sempre stata ripagata da eguale moneta. Per oltre un decennio ha dovuto combattere per dimostrare la sua innocenza; per una persona dotata di un forte senso delle istituzioni, si è trattato di una enorme sofferenza, vissuta con grande dignità sino al riconoscimento pieno di innocenza. Anche Luigi Merlo, attuale presidente di Federlogistica, dopo aver guidato **Assoporti**, ricorda Francesco Nerli definendolo il capostipite e il maestro dei presidenti delle Autorità pubbliche. Un maestro in grado di affermare e difendere sempre la funzione e il ruolo del pubblico nella portualità. Francesco prosegue Luigi Merlo ha fatto dell'autonomia di **Assoporti** una bandiera della sua azione, con un'eccezionale coerenza soprattutto quando la politica voleva ridimensionarne il ruolo. Non sempre le nostre idee sulle prospettive della portualità italiana e sul ruolo delle autorità portuali coincidevano sottolinea Merlo anche per le diverse matrici ideologiche e politiche: ricordo discussioni lunghe e vivaci che spesso non modificavano le rispettive posizioni ma che, e non lo dico per forma, mi hanno sempre arricchito e fatto crescere. Come molti conclude il suo ricordo Merlo ho imparato molto da lui. E posso dire oggi che avrebbe meritato di completare il suo straordinario curriculum con un ruolo di Governo anche in segno di quella riconoscenza e gratitudine che il Paese intero e non solo la portualità gli devono. Molto dispiaciuto per la scomparsa di Nerli, anche il presidente



Francesco Nerli

di Federagenti, Gian Enzo Duci: Ho un ricordo bellissimo di una serata con lui a giocare a biliardo al Tunnel dopo aver convinto il maestro di casa a fargli fumare il sigaro dove



Messaggero Marittimo Mensile

Primo Piano

era supervietato, maniche rimboccate e il tocco del grande giocatore La mattina dopo era uno dei relatori del primo convegno che avevo organizzato in occasione dello Shipping Dinner quando ero stato nominato presidente dei giovani di Assagenti. Era all'apice del potere, ma si era messo a giocare come un ragazzino, in mezzo a ragazzini. Il suo processo è una delle vergogne della nostra giustizia (ha subito a sinistra la stessa sorte di Bertolaso a destra: in Italia quando diventi così autorevole e potente tirarti giù dal piedistallo diventa sport nazionale). Sarebbe stato un ottimo ministro dei Trasporti, ma da presidente di **Assoport** in fondo in fondo è stato lui un vero e proprio ministro ombra. Come non ricordare di Francesco Nerli quel tratto di ironia e di scanzonatura tutte toscane, dietro le quali si celava un'intelligenza, una scaltrezza politica, ma anche una fermezza di idee, dichiara Pasqualino Monti, numero uno dell'**AdSp** del Mare di Sicilia Occidentale. Come non ricordare il suo immancabile sigaro toscano che mascherava dietro il suo fumo la fermezza alla guida di **Assoport**. Ciao Francesco, grande stratega e rifondatore della portualità italiana, conclude Monti. Ricordo per la scomparsa di Nerli da Enzo Raugei console della Compagnia Lavoratori Portuali di Livorno. Ho appreso con profondo dolore della scomparsa di Francesco Nerli, un uomo esemplare, profondo conoscitore della portualità, già Presidente di Autorità portuali come Civitavecchia, Napoli, oltre che di **Assoport** per un lungo periodo durante il quale **Assoport** riusciva ad orientare le scelte di governo nel settore. Ha impresso il segno del cambiamento nella portualità. Confitarma esprime il suo cordoglio per la scomparsa di Francesco Nerli. Uomo di grande intelligenza, eminente conoscitore del mondo marittimo portuale italiano afferma Mario Mattioli, Presidente della Confederazione Italiana Armatori La sua competenza, unita al suo spirito e umorismo toscano, ha caratterizzato il nostro mondo per molti anni. Anche se talvolta le sue posizioni divergevano da quelle dell'armamento, confrontarsi con lui sui temi complessi della portualità nazionale era sempre, comunque, utile e stimolante. L'Autorità Portuale di Civitavecchia piange il suo primo Presidente. Se ne è andato il senatore Francesco Nerli, primo Presidente della storia dell'Autorità portuale, nata per effetto della Legge 84 del 1994. Grazie alle sue intuizioni, grazie ai rapporti consolidati negli anni è riuscito prima a portare a compimento la revisione del Piano Regolatore Portuale e poi a trovare un'enorme mole di finanziamenti che hanno portato alla radicale trasformazione dello scalo, a renderlo quello che è oggi, aperto a qualsiasi tipologia di traffico. Quello che era un piccolo porto di una realtà di provincia, grazie a Nerli è diventato il Porto di Roma, uno degli approdi di maggiore importanza a livello nazionale e nel Mediterraneo. Luigi Robba (Assiterminal) non ha scritto, ha telefonato commosso in redazione. Poche parole di un uomo che ha lavorato per dieci anni in **Assoport** con Nerli. Con Francesco, ci ha detto Luigi Robba, la Comunità portuale italiana tutta, perde un uomo leale, equilibrato, generoso, con il quale ho avuto l'onore e il piacere di lavorare per più di dieci anni a favore della portualità. Perdo un vero amico. In questo momento di lutto per la portualità nazionale, anche la direzione e la redazione del Messaggero Marittimo ricordano Francesco Nerli come una delle maggiori figure della portualità italiana e nel porgere le condoglianze alla famiglia, ricordano l'impegno con il quale ha sempre affrontato i problemi.

Assoporti e il Propeller Clubs al mare-aereo di Hong Kong

ROMA Con l'intento di valorizzare il cluster marittimo italiano, nei giorni scorsi **Assoporti**, l'Associazione dei Porti Italiani, unitamente a The International Propeller Clubs, ha partecipato con i rispettivi presidenti ad una Tavola Rotonda nel corso della rassegna Asian Logistics Maritime and Aviation Conference. La partecipazione ha visto per la prima volta il settore mare insieme al comparto aereo. Si tratta di una primaria conferenza dedicata ai servizi logistici internazionali, svoltasi in modalità virtuale nei giorni 17 e 18 Novembre a Hong Kong che, quest'anno per la prima volta, ha coinvolto anche il settore dell'aviazione. Organizzata da HKTDC (<http://www.hktcd.com/info/ms/a/it/1X04ALZA/1/Italy/Contattateci.htm> The Hong Kong Trade Development Council) in collaborazione con l' Hong Kong Special Administrative Region Government e altri importanti stakeholder di settore, l'edizione 2020 si è focalizzata sulla rilevante ed attualissima tematica del Capturing opportunities amidst volatility. Nel corso della tavola rotonda sono state affrontate importanti tematiche relative alla supply chain globale, alla luce delle innovazioni tecnologiche che si stanno sviluppando in Asia e globalmente. A margine dell'evento il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, ha commentato: I rapporti con il Far East sono intensi, ed era doveroso partecipare a questa tavola rotonda ristretta per creare le giuste sinergie. Come Associazione vogliamo essere a servizio del sistema portuale, che ha mostrato e sta mostrando una grande forza e capacità di essere uno dei motori economici del Paese. Dal canto suo, il presidente del Propeller Nazionale, Umbero Masucci, ha sottolineato che Non è la prima volta che lavoriamo con Hong Kong insieme ad **Assoporti**. Avevamo già fatto una missione qualche anno fa. Adesso si incominciano a tessere quelle relazioni bilaterali tra i cluster dei due paesi necessarie a valorizzare il cluster marittimo italiano.



Il Piccolo

Trieste

Cida Fvg, con l' Istituto tecnico superiore Volta, organizza il convegno "Quali opportunità

Cida Fvg, con l' Istituto tecnico superiore Volta, organizza il convegno "Quali opportunità lavorative dal 2030 in poi. L' orientamento scolastico e occupazionale per il futuro", oggi alle 18 su Zoom. Per iscriversi, inviare una mail a friulivg@cida.it. Interverranno, tra gli altri, Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità portuale** di Trieste, Alberto Felice De Toni, professore dell' Università di Udine, Mario Mantovani, presidente nazionale Cida e Clementina Frescura, dirigente scolastico del Volta. Alle 18.30 Videoconferenza Centro Veritas Oggi alle 18.30 videoconferenza su Zoom promossa dal Centro Veritas, dal titolo "Nel mondo del proeta - Lo scrittore russo Sasa Sokolov tra poesia e musica", curato da Martina Napolitano. L' idea di raccontare il "proeta" e i versi surreali dello scrittore russo Sasa Sokolov, nasce da comparazione con la figura del profeta Ezechiele. Per seguire l' incontro su Zoom scrivere a centeroveritas@gesuiti.it. La conferenza è in diretta streaming anche sulla pagina Fb del Centro Veritas. Alle 18.30 Shooting in Sarajevo Oggi alle 18.30, nel nuovo contenitore dal titolo "Miela per Asporto", sarà trasmessa online sui canali social di Bonawentura Teatro Miela la presentazione della mostra fotografica e del volume "Shooting in Sarajevo", di Luigi Ottani, a cura di Roberta Biagiarelli, Edizioni Bottega Errante 2020. Partecipano Luigi Ottani, Azra Nuhefendic, Mauro Daltin e Roberta Biagiarelli, che offrirà degli interventi tratti dallo spettacolo "Pazi Snajper: La città e gli occhi". Domani Studium Fidei Per "Etica e...dopo Esosf 2020", proposti dal Vicariato del laicato e la cultura della diocesi di Trieste con l' associazione Studium Fidei e il Consolato onorario d' Austria, domani si terrà alle 18 al centro pastorale Paolo VI in via Tigor 24/1 l' ultimo incontro. Il professor Paolo Pittaro, garante regionale dei diritti della persona parlerà su Etica e sistema penale. L' incontro di giovedì verrà trasmesso in diretta facebook all' indirizzo dell' associazione culturale Studium Fidei. Domani Libro di Martone presentato su FbL' ultimo libro di Ezio Martone, già esponente politico nella sinistra triestina, "Da Brescia a Trieste: Qui Si Parla Solo Italiano!", sarà presentato domani al Circolo della Stampa alle 17 in diretta streaming dal profilo Fb. Parteciperanno il professor Elvio Guagnini, l' avvocato Gianfranco Carbone, il vicepresidente del Consiglio regionale Francesco Russo e l' autore. Introdurrà il vicepresidente del Circolo Luciano Santin. A metà strada tra un romanzo storico e una biografia in soggettiva, il testo raccoglie i frammenti di una vita vissuta all' ombra della Storia. Poesia Incontro online Carta Vetrata Oggi alle 17.30 andrà in onda su Fb e YouTube la 14.a puntata della rubrica di informazioni librerie Carta Vetrata. Ospiti, Sergio Iagulli, direttore della Casa della poesia di Baronissi e la scrittrice Benedetta Pallavidino. Tema: "Accogliere ed abbracciare la poesia". Seguirà dalle 18.30 il webinar interattivo a invito con la scrittrice e traduttrice Lisa Ginzburg.

Messaggero Marittimo Mensile

Trieste

Accordo fra scalo giuliano e Agenzia delle Dogane per valorizzare la potenzialità dei punti franchi

TRIESTE Per valorizzare la potenzialità dei Punti Franchi ed incrementare la competitività del porto di Trieste, è stato firmato un protocollo d'intesa tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico orientale. Con la sottoscrizione dell'accordo, infatti, si è voluto enfatizzare il ruolo internazionale dello scalo giuliano, riconoscendo fondamentale la valorizzazione delle potenzialità dei Punti Franchi e dei relativi benefici doganali, che insieme alla posizione geografica del porto, l'infrastrutturazione ferroviaria di respiro europeo e la profondità dei fondali, ne fanno un gateway in grado di competere a livello internazionale. In questo contesto è stato previsto un tavolo tecnico permanente finalizzato a incrementare attività di interesse comune, come l'implementazione della digitalizzazione delle operazioni doganali, lo sviluppo delle potenzialità del cosiddetto smart terminal sdoganamento in mare, la realizzazione di interconnessioni informatiche tra i Punti Franchi. Da citare anche la programmazione e realizzazione di progetti volti a far dialogare piattaforme logistiche come i corridoi doganali, anche tra Stati membri; nonché la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune, per sostenere azioni collegate all'evoluzione delle aree portuali, retroportuali, degli interporti e delle aree industriali. Zeno D'Agostino, ha dichiarato: Una collaborazione a 360 gradi, quella che stiamo portando avanti con l'Agenzia delle Dogane e il direttore generale Minenna, che si focalizza su temi strategici e temi più operativi. Da un lato lo sviluppo e la piena valorizzazione dei punti franchi, perno del nostro sistema portuale, dall'altro l'introduzione di importanti progetti di sviluppo anche all'estero con l'obiettivo di essere sempre più competitivi e innovativi. Per Marcello Minenna, direttore generale ADM: L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha ricevuto dal Governo e dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un importante incarico: svolgere un'attività di supporto di natura tecnico specialistica al Mit nelle funzioni di indirizzo e coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Trieste è uno dei più importanti porti d'Italia e l'AdSp ha una guida intelligente, dinamica e con una visione sul futuro. Includere Trieste con la stipula di questo protocollo all'interno di questo ambito di coordinamento è un passaggio importante per quel processo di digitalizzazione, modernizzazione, coordinamento per fare delle nostre autorità portuali e dei nostri porti le componenti di un unico sistema Italia per realizzare il grande progetto delle Autostrade del mare.



Buoni i segnali di tenuta dei traffici nel porto di Trieste

Trieste, 1 dicembre 2020 - Buoni segnali di ripartenza ad ottobre al **porto** di **Trieste** che dimostrano la tenuta dello scalo e il recupero avviato, nonostante la pesante contrazione dei traffici mondiali dovuta al Covid-19. In cima alla lista e in controtendenza sui dati generali, il segmento Ro-Ro cresce nei primi 10 mesi dell' anno, mettendo a segno un significativo +3% e 195.000 unità transitate. Sostanziale tenuta dei container con un calo del 2% e 638.000 TEU movimentati. Una flessione negativa lieve tenuto conto del momento storico, riconducibile al decremento del traffico TEU presente sui traghetti Ro-Ro da/per la Turchia. Va rilevato che il terminal container (molo VII), driver del valore totale del comparto, ha retto molto bene la crisi attestandosi sui valori raggiunti nello stesso periodo del 2019. Guardando inoltre il singolo mese di ottobre relativo alla movimentazione contenitori del **porto**, e confrontandolo con lo stesso mese del 2019, si registra una variazione positiva del 2% con 66.000 TEU. Risultato che porta ad una inversione del trend nel secondo semestre dell' anno in corso, anche per questo fondamentale settore legato ai traffici con il Far East e il Mediterraneo. In linea invece con lo scenario che sta interessando tutti i porti, il volume di merce movimentata complessivamente nei primi 10 mesi del 2020 supera i 45 milioni di tonnellate, riportando una contrazione del 12% sui valori dell' anno precedente. Alla performance negativa registrata in termini di volumi totali hanno contribuito principalmente le rinfuse liquide (-12%), con 31.800.000 tonnellate ed infine le rinfuse solide (-71 %). Se da un lato il segno meno del comparto delle rinfuse liquide è riconducibile alla recessione innescata dagli effetti della pandemia in corso, per le rinfuse solide invece il dato negativo è legato al decremento generalizzato dei prodotti metallurgici, minerali e del carbone, dovuto alla chiusura dell' impianto siderurgico della Ferriera di **Trieste**. Per quanto riguarda la parte ferroviario va evidenziato un arretramento del 20%, con 6.680 treni lavorati. Anche in questo caso ha pesato il ridimensionamento della lavorazione dei treni alla Siderurgica Triestina che nel 2019 erano stati circa 1.500.



«Senza crociere si muore»

Porto, nuovo appello del comitato "Venezia lavora" «Danni per un miliardo di euro, incassi azzerati»

ELISIO TREVISAN

L' ALLARME MESTRE Le società armatrici stanno organizzando la ripresa delle crociere nel Mediterraneo e in giro per il Mondo, ma Venezia non risulta meta assegnata neppure per le mini-crociere. «Tutto ciò nel silenzio più totale di chi ci amministra. Sul **porto** l' elettroencefalogramma della politica locale e nazionale è piatto, in particolare sulla questione crociere». Lo denuncia il Comitato Venezia Lavora che ha raccolto oltre 600 iscritti tra i lavoratori dei vari settori legati all' economia portuale e ne sta continuando a raccogliere. Hanno letto con piacere la notizia sul riavvio degli scavi dei fanghi nel canale dei Petroli che consentiranno alle navi commerciali di accedere alle banchine di Marghera dopo che alcune compagnie armatoriali avevano già abbandonato Venezia a causa dei fondali interrati. Il problema, però, non riguarda solo le navi che trasportano merci ma anche quelle da crociera, che ora non ci sono in parte a causa delle restrizioni imposte dalla lotta al Covid, ma che dall' anno prossimo potrebbero tornare. In realtà le compagnie avrebbero potuto riportare qualche nave a Venezia già dall' estate ma hanno scelto i porti di Trieste e Ravenna a causa delle pesanti incertezze sulla possibilità di utilizzare la Marittima. I DUBBI «Tutti i lavoratori e gli operatori portuali sono profondamente preoccupati perché si mette in discussione l' essenzialità del terminal di Marittima e al contempo non si indica un' alternativa credibile - commenta il presidente del Comitato Vladimiro Tommasini -. I problemi, purtroppo sono molteplici: i dubbi sull' escavo del Canale Vittorio Emanuele III, visto che dopo 4 anni dalla identificazione di tale passaggio per raggiungere il terminal di Marittima, tramite l' ingresso delle Navi da Malamocco, non sono stati ancora avviati nemmeno i lavori di carotaggio ed analisi dei fanghi da scavare; poi c' è il transito delle navi passeggeri per il bacino di San Marco che si avvia ad essere definitivamente vietato senza, appunto, un' alternativa». Le ultime analisi sui dati economici rilevano che i danni derivanti dal mancato arrivo delle navi da crociera nel 2020 ammontano a 1 miliardo di euro (mancate escursioni, pernottamenti, acquisti, spese accessorie, ecc.); e la mancanza delle navi ha provocato il 99,8% di minori incassi per le attività economiche del Veneto connesse al comparto. «Per questo è necessario che l' attività riprenda quanto prima, seppure in via transitoria nelle more dell' individuazione e allestimento di siti alternativi - conclude Tommasini -. I lavoratori e gli operatori non chiedono assistenzialismo ma solo un programma certo di ripresa del proprio lavoro. L' unica forza che ci permette di andare avanti in questi giorni bui è la speranza che arrivi presto il giorno nel quale ripartiremo, e che quel giorno non ci venga ancora negato come è stato fatto questa estate quando una compagnia che aveva scelto Venezia per ripartire è stata invitata a scegliere un altro **porto** e i lavoratori sono stati lasciati soli». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

STAZIONE MARITTIMA E PORTO MARGHERA

«Crocieristica senza lavoro e senza piani per il futuro»

Il Comitato torna ad accusare politici e istituzioni: «Sulle grandi navi non decidono. La nostra economia ha perso 1 miliardo per mancati introiti»

GIANNI FAVARATO

Nuovo grido d'allarme della crocieristica con l'ennesima accusa al mondo politico ed istituzionale di ignorare il dramma che lavoratori ed operatori del settore a **Venezia**, senza lavoro da quasi un anno, stanno vivendo. «Le società armatrici stanno organizzando la ripresa delle crociere nel Mediterraneo e per il Mondo, ma **Venezia** non risulta meta assegnata neppure per le mini-crociere, mentre i politici e le istituzioni non si decidono a prendere le decisioni necessarie sul traffico crocieristico nel **porto** di **Venezia**», scrive in un comunicato il Comitato **Venezia** Lavora che raggruppa una parte consistente degli oltre 1.700 addetti della crocieristica. Si tratta di portabagagli, dipendenti del terminal di Vtp a Santa Marta, guardie giurate, steward, hostess, guide turistiche, autisti per collegamenti aeroporto e tanti altri. La loro grande preoccupazione, pandemia a parte, riguarda le mancate decisioni in merito all'accesso delle grandi navi, che tutte le istituzioni e tutti i politici non vogliono più veder passare nel bacino di San Marco, ma ancora non hanno preso alcuna decisione sul tragitto alternativo. «L'essenzialità del terminal di Santa Marta è messa in discussione senza che sia stata identificata una valida alternativa al passaggio in bacino di San Marco», sostiene il Comitato, «si sono ancora dubbi sull'escavo del Canale Vittorio Emanuele II, visto che dopo 4 anni dalla identificazione di tale passaggio per raggiungere il terminal di Marittima, tramite l'ingresso delle navi da Malamocco, invece che dal Lido, non sono stati ancora avviati i lavori di carotaggio ed analisi dei fanghi da scavare e, intanto, il transito delle navi passeggeri per il bacino di San Marco verrebbe definitivamente vietato». Il Comitato dei lavoratori della crocieristica cita i «recentissimi studi i danni derivanti dal mancato arrivo delle navi da crociera nel corso del 2020 si identificano in ben 1 miliardo di euro per i mancati introiti derivanti dalla assenza dei crocieristi distribuiti nelle varie destinazioni nazionali - per mancate escursioni, i pernottamenti, gli acquisti, le spese accessorie - e ben il 99,8% di minori incassi per le attività economiche della Regione del Veneto connesse al comparto». «**Venezia** non può permettersi di continuare a temporeggiare subendo così danni di tale entità», conclude il Comitato, «l'attività crocieristica deve riprendere quanto prima, seppure nelle more di preparazione dei transiti alternativi. Non chiediamo assistenzialismo ma un piano di ripresa del lavoro». --Gianni Favarato© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Comitato Venezia Lavora implora che si consenta il riavvio delle attività crocieristiche a Venezia

Invocata una ripartenza anche in via transitoria in attesa di una soluzione definitiva. La politica locale e centrale latitano nell' assumere decisioni relative al traffico crocieristico nel **porto** di Venezia. Lo ha denunciato il Comitato Venezia Lavora, il nuovo gruppo recentemente costituito con lo scopo di avere risposte circa la prosecuzione delle attività nello scalo portuale lagunare (del 9 settembre 2020). Il Comitato ha specificato che a suscitare «motivi di profonda preoccupazione dei lavoratori sono le questioni che mettono in discussione la confermata essenzialità del terminal di Marittima, senza che sia stata identificata una valida alternativa». Tra queste, «i dubbi sull' escavo del Canale Vittorio Emanuele II, visto che - ha ricordato il Comitato - dopo quattro anni dalla identificazione di tale passaggio per raggiungere il terminal di Marittima, tramite l' ingresso delle navi da Malamocco, non sono stati ancora avviati i lavori di carotaggio ed analisi dei fanghi da scavare». Inoltre il Comitato ha precisato che timori derivano dal fatto che «il transito delle navi passeggeri per il bacino di San Marco verrebbe definitivamente vietato» e che «le società armatrici stanno organizzando la ripresa delle crociere nel Mediterraneo e per il mondo, ma Venezia non risulta meta assegnata neppure per le mini-crociere e la politica non si esprime in tal senso».

Il Comitato Venezia Lavora ha ricordato che recentissimi studi hanno evidenziato che «i danni derivanti dal mancato arrivo delle navi da crociera nel corso del 2020 si identificano in ben un miliardo di euro per i mancati introiti derivanti dalla assenza dei crocieristi distribuiti nelle varie destinazioni nazionali (per mancate escursioni, i pernottamenti, gli acquisti, le spese accessorie, ecc.); e ben il 99,8% di minori incassi per le attività economiche della Regione del Veneto connesse al comparto crocieristico». Il Comitato ha sottolineato che, «per quanto precede, Venezia non può permettersi di continuare a temporeggiare subendo così danni di tale entità». «Tutti i lavoratori coinvolti nel comparto, siano essi portuali che della città storica che dell' entroterra che del territorio regionale - ha evidenziato il Comitato in una nota a firma del presidente Vladimiro Tommasini - ribadiscono la necessità che l' attività crocieristica riprenda quanto prima, seppure in via transitoria nelle more di preparazione di siti alternativi, e non chiedono alcun tipo di assistenzialismo ma solamente di ricevere un programma certo di ripresa del proprio lavoro e del mantenimento della propria dignità». «L' unica forza che ci permette di andare avanti in questi giorni bui - ha spiegato il Comitato - è la speranza che arrivi presto il giorno nel quale ripartiremo e che quel giorno non ci venga ancora negato come è stato fatto questa estate quando una compagnia che aveva scelto Venezia per ripartire è stata "invitata" a scegliere un altro **porto** e i lavoratori sono stati lasciati soli. Recentemente abbiamo assistito ad un consiglio comunale in cui tutti i consiglieri si dicevano preoccupati per le famiglie dei lavoratori, ora è il tempo che alla parole seguano i fatti». «Nella transitorietà - ha concluso il Comitato Venezia Lavora - le istituzioni non tradiscano di nuovo i lavoratori e l' impegno sarà reciproco: quando ci sarà l' opportunità, aiutatevi a tornare a fare ciò che sappiamo fare meglio e noi, nel rispetto delle regole, ma soprattutto della città tutta, non smetteremo un attimo di chiedere che la situazione di transizione abbia una durata limitata e che si definisca e si realizzi una soluzione definitiva per rilanciare l' industria crocieristica nel rispetto dell' ambiente e della storia di Venezia».



Il Comitato Venezia Lavora implora che si consenta il riavvio delle attività crocieristiche a Venezia

Invocata una ripartenza anche in via transitoria in attesa di una soluzione definitiva

La politica locale e centrale latitano nell'assumere decisioni relative al traffico e prosecuzione del porto di Venezia. Lo ha denunciato il Comitato Venezia Lavora, il nuovo gruppo recentemente costituito con lo scopo di avere risposte circa la prosecuzione delle attività nello scalo portuale lagunare (del 9 settembre 2020). Il Comitato ha specificato che a suscitare «motivi di profonda preoccupazione dei lavoratori sono le questioni che mettono in discussione la confermata essenzialità del terminal di Marittima, senza che sia stata identificata una valida alternativa». Tra queste, «i dubbi sull' escavo del Canale Vittorio Emanuele II, visto che - ha ricordato il Comitato - dopo quattro anni dalla identificazione di tale passaggio per raggiungere il terminal di Marittima, tramite l'ingresso delle navi da Malamocco, non sono stati ancora avviati i lavori di carotaggio ed analisi dei fanghi da scavare». Inoltre il Comitato ha precisato che timori derivano dal fatto che «il transito delle navi passeggeri per il bacino di San Marco verrebbe definitivamente vietato» e che «le società armatrici stanno organizzando la ripresa delle crociere nel Mediterraneo e per il mondo, ma Venezia non risulta meta assegnata neppure per le mini-crociere e la politica non si esprime in tal senso».

Il Comitato Venezia Lavora ha ricordato che recentissimi studi hanno evidenziato che «i danni derivanti dal mancato arrivo delle navi da crociera nel corso del 2020 si identificano in ben un miliardo di euro per i mancati introiti derivanti dalla assenza dei crocieristi distribuiti nelle varie destinazioni nazionali (per mancate escursioni, i pernottamenti, gli acquisti, le spese accessorie, ecc.); e ben il 99,8% di minori incassi per le attività economiche della Regione del Veneto connesse al comparto crocieristico». Il Comitato ha sottolineato che, «per quanto precede, Venezia non può permettersi di continuare a temporeggiare subendo così danni di tale entità».

Tutti i lavoratori coinvolti nel comparto, siano essi portuali che della città storica che dell'entroterra che del territorio regionale - ha evidenziato il Comitato in una nota a firma del presidente Vladimiro Tommasini - ribadiscono la necessità che l'attività crocieristica riprenda quanto prima, seppure in via transitoria nelle more di preparazione di siti alternativi, e non chiedono alcun tipo di assistenzialismo ma solamente di ricevere un programma certo di ripresa del proprio lavoro e del mantenimento della propria dignità».

L' unica forza che ci permette di andare avanti in questi giorni bui - ha spiegato il Comitato - è la speranza che arrivi presto il giorno nel quale ripartiremo e che quel giorno non ci venga ancora negato come è stato fatto questa estate quando una compagnia che aveva scelto Venezia per ripartire è stata "invitata" a scegliere un altro porto e i lavoratori sono stati lasciati soli. Recentemente abbiamo assistito ad un consiglio comunale in cui tutti i consiglieri si dicevano preoccupati per le famiglie dei lavoratori, ora è il tempo che alla parole seguano i fatti».

Nella transitorietà - ha concluso il Comitato Venezia Lavora - le istituzioni non tradiscano di nuovo i lavoratori e l' impegno sarà reciproco: quando ci sarà l' opportunità, aiutatevi a tornare a fare ciò che sappiamo fare meglio e noi, nel rispetto delle regole, ma soprattutto della città tutta, non smetteremo un attimo di chiedere che la situazione di transizione abbia una durata limitata e che si definisca e si realizzi una soluzione definitiva per rilanciare l' industria crocieristica nel rispetto dell' ambiente e della storia di Venezia».

Immobilismo sul traffico crocieristico a Venezia

Profonda preoccupazione del Comitato Venezia Lavora

Redazione

VENEZIA L'immobilismo della politica locale e centrale che non prende decisioni relative al traffico crocieristico al porto di Venezia, è rilevato con profonda preoccupazione dal Comitato Venezia Lavora. In una nota il presidente del Comitato, Vladimiro Tommasini, evidenzia i motivi di profonda preoccupazione dei lavoratori, come le questioni che mettono in discussione la confermata essenzialità del terminal di Marittima, senza che sia stata identificata una valida alternativa: dubbi sull'escavo del Canale Vittorio Emanuele II, visto che dopo 4 anni dalla identificazione di tale passaggio per raggiungere il terminal di Marittima, tramite l'ingresso delle navi da Malamocco, non sono stati ancora avviati i lavori di carotaggio ed analisi dei fanghi da scavare; il transito delle navi passeggeri per il bacino di San Marco verrebbe definitivamente vietato; le società armatrici stanno organizzando la ripresa delle crociere nel Mediterraneo e per il Mondo, ma Venezia non risulta meta assegnata neppure per le mini-crociere e la politica non si esprime in tal senso. In questi termini come possiamo ancora credere quando viene affermato che la Marittima resterà centrale nell'idea di Porto a Venezia e di mercato crocieristico dell'Alto Adriatico? Da recentissimi studi i danni derivanti dal mancato arrivo delle navi da crociera nel corso del 2020 si identificano in ben un miliardo di euro per i mancati introiti derivanti dalla assenza dei crocieristi distribuiti nelle varie destinazioni nazionali (per mancate escursioni, i pernottamenti, gli acquisti, le spese accessorie, ecc.); e ben il 99,8% di minori incassi per le attività economiche della Regione del Veneto connesse al comparto crocieristico. Per quanto precede, Venezia non può permettersi di continuare a temporeggiare subendo così danni di tale entità!. Tutti i lavoratori coinvolti nel comparto prosegue Tommasini -, siano essi portuali che della Città Storica che dell'entroterra che del territorio Regionale, ribadiscono la necessità che l'attività crocieristica riprenda quanto prima, seppure in via transitoria nelle more di preparazione di siti alternativi, e non chiedono alcun tipo di assistenzialismo ma solamente di ricevere un programma certo di ripresa del proprio lavoro e del mantenimento della propria dignità. L'unica forza che ci permette di andare avanti in questi giorni bui è la speranza che arrivi presto il giorno nel quale ripartiremo e che quel giorno non ci venga ancora negato come è stato fatto questa estate quando una compagnia che aveva scelto Venezia per ripartire è stata invitata a scegliere un altro porto e i lavoratori sono stati lasciati soli! Recentemente abbiamo assistito ad un consiglio comunale in cui tutti i consiglieri si dicevano preoccupati per le famiglie dei lavoratori, ora è il tempo che alla parole seguano i fatti. Nella transitorietà le istituzioni non tradiscano di nuovo i lavoratori e l'impegno sarà reciproco: quando ci sarà l'opportunità, aiutateci a tornare a fare ciò che sappiamo fare meglio e noi, nel rispetto delle regole, ma soprattutto della città tutta, non smetteremo un attimo di chiedere che la situazione di transizione abbia una durata limitata e che si definisca e si realizzi una soluzione definitiva per rilanciare l'industria crocieristica nel rispetto dell'ambiente e della storia di Venezia.



Approvato bilancio previsione porti di Venezia e Chioggia

VENEZIA Approvato il bilancio previsionale per il 2021 dei porti di Venezia e Chioggia. Il commissario straordinario Pino Musolino, ha infatti approvato il relativo primo elenco di variazioni al bilancio di previsione 2020 e il Bilancio di Previsione 2021 dell'AdSp del Mare Adriatico settentrionale, dopo che i documenti avevano ricevuto il via libera del Collegio dei Revisori dei Conti e il sentiment positivo da parte dei rappresentanti della comunità portuale riunitisi nella seduta dell'Organismo di Partenariato. Il Bilancio di Previsione per il 2021 informa la stessa AdSp riporta un risultato di amministrazione di oltre 18,5 milioni di euro, un risultato di parte corrente di oltre 19,6 milioni di euro e un risultato economico di oltre 2,4 milioni di euro. Sul fronte della gestione finanziaria, il totale delle entrate correnti si attesta a oltre 47,2 milioni di euro per un totale entrate considerando altre fonti di origine statale e regionale di oltre 102,7 milioni. Per quanto riguarda le uscite, ammontanti complessivamente a 96,1 milioni, si segnala il significativo volume previsto per gli investimenti in opere, escavi e manutenzioni di oltre 51 milioni, rispetto ai circa 25 milioni del previsionale 2020. Tale importante impegno verso la realizzazione delle opere prioritarie per il sistema portuale conferma il lavoro fatto nel quadriennio e garantisce e garantisce che il sistema nel suo complesso possa uscire da questa fase di crisi e incertezze in maniera più dinamica ed innovativa, pronto ad affrontare le sfide del futuro. Prosegue secondo i piani l'attività di riduzione dell'indebitamento in mutui: l'esposizione finanziaria 2020 si attesta a poco più di 79 milioni di euro e dovrebbe scendere ulteriormente a 75 milioni nel 2021, valori dimezzati rispetto al dato 2013, quando l'esposizione bancaria di gruppo era di oltre 166 milioni di euro. Per quanto riguarda il primo elenco di variazioni di bilancio il risultato finanziario previsto per il 2020 scende da 14,7 milioni a 11,9 milioni per tener conto delle ridotte entrate da tasse portuali e di ancoraggio dovute alla flessione dei traffici causati dalla pandemia. Il commento di Musolino Il commissario dell'AdSp Pino Musolino ha così commentato l'approvazione: La previsione di Bilancio 2021 testimonia la resilienza di un Ente che, nonostante le difficoltà dovute al perdurare degli effetti negativi della pandemia globale di Covid-19, è in ottima salute ed è in grado di accantonare oltre 51 milioni di euro per realizzare le opere e gli escavi che, oggi più che mai, risultano fondamentali per riguadagnare competitività, rilanciando l'attività e l'occupazione nei porti di Venezia e di Chioggia. Non ci troveremmo in questa situazione di disponibilità se non avessimo gestito in maniera estremamente professionale i nostri bilanci, avendo fatto oculate economie nel triennio precedente, riducendo un'esposizione debitoria eccessiva e operando un'efficace spending review.



Tra Dogana e AdSp lagunare intesa su tavoli tecnici

VENEZIA Firmato un protocollo d'intesa per l'istituzione di Tavoli Tecnici Permanenti tra il direttore generale dell'Agenzia Dogane e Monopoli (ADM), Marcello Minenna, ed il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino. Questo accordo, sui Tavoli Tecnici Permanenti sono da considerare quale strumento organizzativo finalizzato a incrementare il confronto tra le due istituzioni e favorire l'innovazione nel sistema marittimo. L'intento del Protocollo è quello di rilanciare la competitività del sistema portuale e logistico del Mare Adriatico settentrionale e di agevolare l'attività di imprese e operatori del settore mediante semplificazioni delle procedure e utilizzo di tecnologie innovative. Saranno previsti periodici incontri tra le parti, con cadenza mensile, nei quali verranno concertate e sviluppate attività di interesse comune finalizzate al perseguimento di alcuni importanti obiettivi, come, ad esempio, lo sviluppo della procedura di sdoganamento in mare (elemento particolarmente rilevante per i porti lagunari che, dalla definitiva entrata in funzione del sistema Mose, saranno chiamati più di altre realtà portuali ad aumentare l'efficienza nell'intermediazione delle merci) e l'implementazione di corridoi portuali-logistici tra il porto veneziano e i primari snodi all'interno della Regione Veneto in sinergia con la strategia della cura del ferro avviata dall'Autorità a partire dal 2017. **AdSp** e ADM convengono che per ciascun obiettivo di carattere progettuale saranno attivati i più opportuni strumenti di progettazione e realizzazione, anche con la partecipazione eventuale di altri soggetti pubblici e privati. Per Marcello Minenna, direttore generale ADM: La stipula di questo protocollo è il segno del comune impegno e interesse a porre in essere il rilancio della logistica mediante la razionalizzazione e digitalizzazione di servizi indispensabili alla vita dei porti. Con tale contributo contiamo così di promuovere, prima di ogni altra cosa, il traffico delle merci in entrata e in uscita via mare, concreto sostegno all'economia del Paese. Lo sviluppo, in tale ottica, del sistema portuale italiano rappresenta un passaggio importante per realizzare il grande progetto delle autostrade del mare. Da parte sua, il commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino ha dichiarato: Le peculiarità dei porti lagunari impongono un'accelerazione importante sul fronte della digitalizzazione dei processi doganali e ci spingono a individuare strumenti e procedure nuove e sempre più snelle per mantenere la necessaria competitività all'interno dello scenario attuale. Un sentito ringraziamento va al Direttore Minenna per la disponibilità e la collaborazione fin qui dimostrata e ora ulteriormente rinsaldata con questo protocollo.



Marea a 130 centimetri: su il Mose Malamocco in 2 tempi per una nave

Alle 4 alzate le paratoie per tenere asciutta la città. Ipotesi Chioggia 150. Sabato si rischia il bis

F. B.

VENEZIA Le paratoie hanno cominciato ad alzarsi questa mattina ben prima dell'alba, alle 4, in corrispondenza della minima prevista a 55 centimetri. La decisione è stata presa ieri pomeriggio dal provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto Cinzia Zincone e dal commissario straordinario al **Mose** Elisabetta Spitz dopo che le previsioni di marea erano state affinate dopo la riunione del Tavolo tecnico per le previsioni meteo marine (composto dal Centro maree del Comune, dall'Ispra e dal Cnr-Ismar) di ieri mattina. I nuovi valori sono derivano dalla formazione ciclonica all'altezza che influirà nelle condizioni meteo in Veneto e porterà un vento di ricaduta che dovrebbe far alzare maggiormente il livello dell'acqua a 125-130 centimetri. Il test rispetto alle precedenti tre alzate sperimentali, sarà diverso perché verrà verificata, anche se solo minimamente, una chiusura parziale. Se infatti poco dopo le quattro verranno sollevate le paratoie della bocca di Lido e di Chioggia (dove la marea rischia di essere di venti centimetri più alta rispetto a Venezia: 150), quelle di Malamocco saranno alzate a metà: una parte subito, l'altra solo un paio d'ore più tardi permettendo così ad un traghetto di poter entrare in laguna e andare in porto. Una soluzione che va così a bypassare il mancato funzionamento della conca di navigazione e che testa sul campo lo studio modellistico che aveva fatto il Consorzio Venezia nuova per verificare le chiusure parziali. Il tavolo tecnico ha evidenziato che con l'arrivo di ieri dell'aria fredda si creerà una struttura ciclonica nel nord del Tirreno e venti di scirocco lungo il medio basso Adriatico, favorevoli al fenomeno dell'acqua alta. Ma oggi non sarà finita perché si rischia il bis nel fine settimana quando ci sarà una seconda perturbazione «che si sommerà a quella già in atto», sottolinea il direttore del Centro maree Alvisè Papa. Ma è presto per fare previsioni per sabato perché molto dipenderà dal fenomeno di oggi, eventuali ritardi o anticipi della punta di marea infatti porterebbero a limitare il livello dell'acqua fra tre giorni. «I due fenomeni però non sono conseguenti - spiega Papa - La prima marea è dovuta a un ciclone in arrivo da nord Europa che ha portato aria fredda, l'evento di sabato invece è generato da una perturbazione più ampia che coinvolgerà tutta l'Europa occidentale». L'acqua alta comunque tornerà anche domani e venerdì, seppur con livelli minori. Il 3 dicembre all'1.30 sono previsti cento centimetri, che diventano 110 alle 11.15. Misure simili il giorno dopo: 105 alle 2.15 e cento alle 11.50. Intanto a un anno dall'acqua grande di novembre, i club Lions del Distretto 108Ta3 (comprendente le aree di Venezia, Padova, Treviso e Rovigo) hanno versato 60 mila euro per far fronte alle varie emergenze. È stato ad esempio portato avanti il progetto di restauro dei danni provocati dall'acqua grande nelle due isole lagunari del Lazzaretto Nuovo e Vecchio, mentre sono ancora in fase di realizzazione gli interventi che prevedono il sostegno ai panificatori veneziani e ad altre realtà della costa veneta.



Acqua alta e neve, si alza il Mose

Il Centro maree prevede tra i 125 e i 130 centimetri stamane intorno alle 10.45, situazione ancora peggiore per Chioggia. Dopo qualche incertezza è stato deciso l'innalzamento di tutte le barriere. Un forte vento di bora spazzerà la laguna

ACQUA ALTA VENEZIA In montagna dicono spesso acqua alta a Venezia, neve da noi. In effetti, il quadro meteo che si è consolidato nelle ultime due giornate è di questo tipo e infatti il Centro Maree prevede tra i 125 e i 130 centimetri per questa mattina, attorno alle 10.45. Ma per Chioggia le previsioni, essendo il vento da nord-nord est, sono ben peggiori: 140 e alcuni modelli sfiorano i 150. La macchina organizzativa del Mose si è pertanto messa in funzione e già dalla notte si è lavorato per consentire l'alzata delle paratoie con un nuovo test. LA NAVE PASSA All'inizio si pensava di sollevarne solo una parte (Chioggia e forse Lido, lasciando aperto Malamocco), ma poi le ultime previsioni hanno indotto a optare per il sollevamento integrale. Ma c'è una novità di carattere operativo: la mattina presto era previsto l'ingresso in porto di una nave traghetto che, a differenza delle navi da carico, non può restare in rada ad attendere la riapertura, data la previsione di onda in mare. Così, era ancora in dubbio ieri sera se sollevare con un piccolo ritardo (alle 6 circa) le barriere di Malamocco per consentire quel transito e forse anche di una petroliera. Il mare è previsto molto mosso e alla fine si è deciso per il sì. IL METEO Alle 17.28 di ieri è stato spedito il messaggio del Centro Maree in cui si annunciavano la punta di acqua alta e l'azionamento del Mose. E potrebbe non essere l'unica volta questa settimana. Cosa sta succedendo ce lo spiega Alvise Papa, responsabile del Centro Maree del Comune. «In questo momento c'è una tempesta tropicale che sta spazzando l'Atlantico in corrispondenza delle Azzorre - dice - e questo provoca una immissione di aria fredda dal Nord e una depressione sul mar Ligure. Più a nord di quello che si pensava qualche giorno prima. Così, la perturbazione diventa la classica neve-acqua alta invernale con forti venti da Bora. Non durerà però molto e giovedì ci avrà già lasciati». Il problema all'orizzonte è un altro e cioè una tempesta di grandi dimensioni che si è formata nell'Artico e che attualmente si trova tra la Groenlandia e l'Islanda che muove venti molto forti. «Stiamo cercando di capire cosa succederà - aggiunge - ma prima dobbiamo attendere giovedì quando l'attuale perturbazione sarà passata e potremo calcolare l'onda di sessa. La situazione in Atlantico, che ha molta energia e muove venti anche a quote elevate, provocherà venti da Scirocco in Adriatico venerdì e tutto sabato. Al momento i modelli dicono che il massimo potrebbe arrivare in corrispondenza del minimo astronomico, altri però evidenziano possibili ritardi e allora potremmo trovarci di nuovo con punte di 130». Per oggi, intanto, la Protezione civile ha diffuso un preallarme per possibili nevicate anche a bassa quota tra mezzanotte e le 12. Secondo l'Arpav le zone costiere saranno interessate per lo più da forti venti da nord est mentre i fondovalle alpini e anche le colline potrebbero essere interessate da nevicate, data la presenza contemporanea di aria umida e fredda. Per questo, ieri sono entrati in funzione i mezzi spargisale sulle strade. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

MICHELE FULLIN



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA GRANDE OPERA

Acqua alta, previsto un picco di 130 cm Mose in funzione per la quarta volta

Via alle operazioni alle 4 del mattino. Malamocco chiusa solo parzialmente. Ordinanza della Capitaneria vieta la navigazione

ALBERTO VITUCCI

Torna l'acqua alta. E il Mose oggi sarà sollevato per la quarta volta. La decisione è stata presa ieri mattina, quando le previsioni per la giornata di oggi davano una punta di 130 centimetri sul medio mare alle 10.45. Marea astronomica già alta, per il plenilunio e la fase di zizigia, dove grande è la differenza tra la minima e la massima. L'appuntamento è per le 4 del mattino, quando le paratoie del Mose saranno sollevate durante la fase di minima, con l'acqua a 55 centimetri in laguna. Operazione che dovrebbe portar via circa mezz'ora, stando alle ultime sperimentazioni. Si tratterà sempre di test e di prove in situazione di acqua alta. I tecnici stanno pensando adesso di sollevare le paratoie non tutte insieme. Ma cominciando dalle barriere di Lido e Treporti. E' annunciato infatti un forte vento di bora, che potrebbe rendere la situazione più pericolosa proprio alla bocca di Lido, la più a Nord, provocando al contempo un sovrizzo del livello di mare a Chioggia (in laguna Sud) di 15-20 centimetri. Si chiuderà anche la bocca di **porto** di Chioggia, mentre si sta pensando a un sollevamento parziale a Malamocco, la bocca di **porto** più profonda che interessa il transito delle navi commerciali, limitato a poche parataoie. In ogni caso l'entrata in **porto** delle navi sarà interdetta in tutte e tre le bocche di **porto** a partire da un'ora prima dell'inizio delle manovre di sollevamento, fino al termine delle operazioni. Dunque per circa dieci ore, dal momento che le paratoie saranno abbassate a partire da mezzogiorno, quando l'acqua avrà cominciato a calare. Ieri la Capitaneria di **porto** ha emesso l'ultima ordinanza sulla navigazione, firmata dall'ammiraglio Piero Pellizzari. Oltre al blocco della navigazione prevede l'impiego di due rimorchiatori per l'emergenza a Malamocco, la chiusura della conca di navigazione (ancora danneggiata con la porta lato mare e lato laguna e non utilizzabile perché troppo piccola), sei mezzi navali e sommozzatori che sorveglieranno per la sicurezza dei lavori. E un invito a «fare attenzione» e ridurre la velocità per tutte le imbarcazioni in transito nel canale retrostante l'isola artificiale del Mose, a San Nicolò. Qui infatti i movimenti causati dalle dighe mobili e dagli spostamenti d'acqua possono produrre correnti anomale e pericolose, trasversali alla navigazione ad esempio delle motonavi. Correnti che secondo uno studio avviato qualche tempo fa dal Consorzio Venezia Nuova possono essere pericolose per la navigazione. Sono gli effetti delle aperture sulle correnti e sui sedimenti lagunari. Un aspetto che dovrà essere approfondito, come predica da anni l'ingegnere idraulico Luigi D'Alpaos. Tutto pronto dunque per la quarta prova in presenza di acqua alta del sistema Mose. Oggi ci sarà anche il vento di bora, a rendere più reale la prova. Sarà la quarta volta del sollevamento in presenza di acqua alta. Il primo, il 3 ottobre scorso, con l'acqua in mare a quota 130 centimetri e la città rimasta all'asciutto per la prima volta. Repliche il 15 e il 16 ottobre, con maree minori, con risultato positivo e tempi ridotti. In attesa dell'avvio della nuova Autorità per la laguna si adotta adesso la "Procedura per la difesa degli allagamenti nella fase provvisoria generale", adottata nei giorni scorsi dal Provveditorato alle Opere pubbliche del Triveneto presieduto da Cinzia Zincone. L'ordine di azionare le paratoie è stato impartito dalla commissaria Sblocchi cantieri Elisabetta Spitz



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

- il suo mandato scade l' 8 gennaio del 2021 - a coordinare le operazioni ci sarà l' amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova che ha assunto adesso il ruolo di direttore tecnico dei lavori Francesco Ossola insieme agli ingegneri di Comar Davide Sernaglia e a Enrico Pellegrini. Qualche centinaio le persone mobilitate. Il personale tecnico e di sorveglianza all' interno delle gallerie e nella Control room, le forze dell' ordine e i volontari della Protezione civile. Un maltempo destinato a ripresentarsi nel weekend, con altre acque alte previste per sabato e domenica. E due maree sopra i 100 nella giornata di domani. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Messaggero Marittimo Mensile

Savona, Vado

Cornetto fotografa i primi undici mesi di Vado Gateway «operatività oltre le previsioni nonostante il Covid»

LIVORNO Siamo soddisfatti delle performance operative che sono andate al di là delle nostre previsioni. Così Paolo Cornetto amministratore delegato di APM Terminals Vado Ligure, fotografa i primi undici mesi di attività del terminal Vado Gateway. Con lui abbiamo cercato di fare il punto della situazione su quanto accaduto dalla cerimonia di inaugurazione, il 12 Dicembre 2019, ad oggi. Quanto ha inciso l'emergenza sanitaria e quali sono i programmi futuri. Vedere, insomma, quanta strada è stata fatta, ricordando cosa disse in occasione della suggestiva inaugurazione alla quale avevamo partecipato: Oggi ci dedichiamo ai festeggiamenti, ma da domani dobbiamo iniziare a correre. Siamo praticamente a un anno dall'inaugurazione del terminal, nessuno pensava di assistere ad un film dell'orrore causato dal Covid, ma il terminal, fra i più tecnologicamente avanzati nel Mediterraneo, ha svolto il suo lavoro. Soddisfatti dei risultati? Siamo sicuramente soddisfatti delle performance operative che sono andate al di là delle nostre previsioni. Purtroppo non posso dire altrettanto per quelle commerciali ed economiche, sicuramente al di sotto delle attese e fortemente impattate dal Covid e dai numerosi blank sailings' operati sul mercato dalle Compagnie Marittime. Se lo scenario lo permetterà, contiamo di poter riprendere la ripresa già dai primi mesi del 2021. Sono previste nuove infrastrutture a completamento del terminal? La costruzione del Terminal è stata completata. Dobbiamo ancora concludere l'automazione della seconda parte dei piazzali che completeremo solo a fine Gennaio, a causa l'impossibilità dovuta al Covid di avere qui a Vado gli ingegneri della ZPMC, azienda che ha prodotto in Cina le ARMG (auto mounted gantry). Molto invece da fare ancora all'esterno: la nuova diga foranea non è ancora partita, così come non sono partiti i lavori sulla strada di scorrimento: due progetti questi completati e assegnati. Non completati e non assegnati invece il progetto di realizzazione del nuovo casello autostradale di Bossarino, così come dell'impianto ferroviario di VIO e l'adeguamento delle stazioni ferroviarie di Vado Zona Industriale e Parco Doria. E' partito da poco il nuovo servizio Vax, gestito da Diamond Line, compagnia del gruppo Cosco che collega Vado con il Pireo, porto collegato con linee da e per il Far East, Middle East, India, Oceania, Turchia ed Est Mediterraneo. Siamo felicissimi per l'avvio di questo nuovo servizio che collega Vado al resto del mondo. A Pireo infatti Cosco Shipping Line ha collegamenti da/per tutti i principali scali mondiali. Una bella opportunità per il nostro porto, e faremo di tutto per far sentire Cosco a casa'. Il Vax è l'ultimo arrivo, ma il terminal può vantare altre relazioni settimanali. La banchina può ospitare fullcontainer dell'ultima generazione? Ovviamente non possiamo fermarci al VAX e si sta lavorando anche ad altro. La banchina è stata concepita per navi grandi: qui le ULCS (ultra large container ships) potranno sicuramente scalare. Da non sottovalutare il Reefer Terminal, adiacente all'area contenitori. Ha resistito al Covid. Soddisfatti del lavoro di un hub fra i primi in Mediterraneo? L'attività della frutta ha retto bene, ma c'è stato un impatto sui volumi di containers attesi, ritardo che stà creando un po' di sofferenza. Dobbiamo continuare a lavorare per far crescere i numeri sperando che il Covid ci dia tregua. Chiudiamo con la viabilità. I terminal contenitori si sviluppano se hanno alle spalle efficienti raccordi autostradali e ferroviari. Siete ben coperti in questo settore? Siamo coperti in questa fase grazie all'impianto ferroviario di Reefer Terminal che operiamo direttamente, e grazie anche alla grande coesione del sistema porto' Vadese, fatto da istituzioni e operatori, che ha condiviso ed implementato soluzioni intelligenti in merito



La costruzione del Terminal è stata completata. Dobbiamo ancora concludere l'automazione della seconda parte dei piazzali che completeremo solo a fine Gennaio, a causa l'impossibilità dovuta al Covid di avere qui a Vado gli ingegneri della ZPMC, azienda che ha prodotto in Cina le ARMG (auto mounted gantry). Molto invece da fare ancora all'esterno: la nuova diga foranea non è ancora partita, così come non sono partiti i lavori sulla strada di scorrimento: due progetti questi completati e assegnati. Non completati e non assegnati invece il progetto di realizzazione del nuovo casello autostradale di Bossarino, così come dell'impianto ferroviario di VIO e l'adeguamento delle stazioni ferroviarie di Vado Zona Industriale e Parco Doria. E' partito da poco il nuovo servizio Vax, gestito da Diamond Line, compagnia del gruppo Cosco che collega Vado con il Pireo, porto collegato con linee da e per il Far East, Middle East, India, Oceania, Turchia ed Est Mediterraneo. Siamo felicissimi per l'avvio di questo nuovo servizio che collega Vado al resto del mondo. A Pireo infatti Cosco Shipping Line ha collegamenti da/per tutti i principali scali mondiali. Una bella opportunità per il nostro porto, e faremo di tutto per far sentire Cosco a casa'. Il Vax è l'ultimo arrivo, ma il terminal può vantare altre relazioni settimanali. La banchina può ospitare fullcontainer dell'ultima generazione? Ovviamente non possiamo fermarci al VAX e si sta lavorando anche ad altro. La banchina è stata concepita per navi grandi: qui le ULCS (ultra large container ships) potranno sicuramente scalare. Da non sottovalutare il Reefer Terminal, adiacente all'area contenitori. Ha resistito al Covid. Soddisfatti del lavoro di un hub fra i primi in Mediterraneo? L'attività della frutta ha retto bene, ma c'è stato un impatto sui volumi di containers attesi, ritardo che stà creando un po' di sofferenza. Dobbiamo continuare a lavorare per far crescere i numeri sperando che il Covid ci dia tregua. Chiudiamo con la viabilità. I terminal contenitori si sviluppano se hanno alle spalle efficienti raccordi autostradali e ferroviari. Siete ben coperti in questo settore? Siamo coperti in questa fase grazie all'impianto ferroviario di Reefer Terminal che operiamo direttamente, e grazie anche alla grande coesione del sistema porto' Vadese, fatto da istituzioni e operatori, che ha condiviso ed implementato soluzioni intelligenti in merito

alla gestione della viabilità (es. l'area pre-gate' asservita alle operazioni di entrata/uscita delle merci). Ma, come detto in precedenza, nel giro di due/tre anni il sistema attuale non basterà più e, se gli interventi sulle infrastrutture esterne non saranno completati,



Messaggero Marittimo Mensile

Savona, Vado

il porto resterà in una fase di avviamento, senza potersi sviluppare ulteriormente.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

il documento della compagnia dei camalli genovesi

Culmv, il piano di rilancio Tagli ai costi entro il 2023 per oltre un milione di euro

SI.GAL.

genova Raggiungere in tre anni l' equilibrio di bilancio, seguendo l' aggiornamento del piano di risanamento firmato da Ptsclas e Studio Associato Consulenza Aziendale. Nelle 63 pagine di strategia per arrivare a risanare i conti dei camalli ci sono tutti i punti che i consulenti ritengono fondamentali. Il Secolo XIX/TheMediTelegraph ha potuto visionare il piano. Il dato di partenza non è dei migliori: «Il conto economico della Compagnia, nonostante la crescita degli avviamenti, non ha espresso miglioramenti di margini. Nel 2019 il risultato è condizionato da una sopravvenienza passiva di euro 5,08 milioni» ma l' Authority ha contribuito alla stabilizzazione finanziaria. Il futuro presenta però alcune incognite. Tra le altre, c' è l' automazione: «Anche se nel porto di Genova non si prevedono «conversioni» di terminal, l' ingresso di soluzioni di automazione di parte dei processi può impattare negativamente sul fabbisogno di avviamenti. Il piano prevede alcune soluzioni a questa problematica, ad esempio l' implementazione di un piano di formazione pluriennale». Soprattutto c' è apprensione per la ripresa dei traffici: «Il ritorno ai livelli pre-crisi avverrà nel 2023 se l' epidemia dovesse terminare nel 2020, altrimenti nel 2025» dice il piano e infatti bisogna agire sui costi con una «riduzione di quelli generali e di struttura nel triennio per circa euro 1,1 milioni» che però lievitano a 1,23 milioni in alcune tabelle. Come arrivarci? Facendo una nuova gara per il servizio di assicurazioni, mettendo al guardianaggio i soci inabili e con il «riaddebito delle penali per i soci». Non solo: dimezzare entro il 2023 l' utilizzo degli interinali a vantaggio dei soci e riadeguare le tariffe perché secondo il piano, oggi c' è uno squilibrio di 832 mila euro che vanno recuperati. Il piano però prevede che gli avviamenti passino da 232 mila a 219 mila in tre anni, e poi spiega francamente che il perno sono gli strumenti di partecipazione dell' Authority: «La prima tranche di erogazione è prevista nell' esercizio 2021». Denaro pubblico per sostenere il risanamento. Insieme all' assunzione di un direttore finanziario. -- Si.Gal.



Pronto il piano di risanamento per la Compagnia Unica, il 4 dicembre la delibera finale

Redazione

Savona. Nella seduta di ieri del Comitato di gestione è stato illustrato il piano di risanamento della Compagnia Portuale. Anche al fine di tenere conto dell'orientamento espresso dalla Commissione consultiva tenutasi nelle ore immediatamente precedenti la seduta del Comitato, è stato deciso un aggiornamento della riunione per venerdì 4 dicembre al fine di assumere la deliberazione finale. Nel corso della riunione il Comitato ha esaminato le note di variazione al Bilancio 2020 e il Bilancio di previsione 2021, esprimendo il proprio consenso ai documenti esposti, che potrà essere formalizzato nella seduta di venerdì 4 dicembre in considerazione del fatto che entrambi i documenti di bilancio accolgono previsioni finanziarie connesse al piano di risanamento della Compagnia Unica. Fra le altre deliberazioni si segnala l'approvazione della revisione del regolamento per il settore della cantieristica nel **porto** di **Genova** che innova le disposizioni per i rilasci delle licenze alle imprese di costruzione e riparazione navale, così come le disposizioni per il rilascio delle concessioni demaniali nel distretto industriale. La revisione, approvata all'unanimità ed oggetto di un precedente confronto con Confindustria, consente una maggiore apertura del mercato delle riparazioni genovesi facilitando l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni e semplificando le procedure amministrative. Infine, il Comitato è stato aggiornato in merito al documento di Pianificazione Strategica, necessario alla successiva stesura del Piano Regolatore Portuale per il quale si è completato il percorso partecipativo con gli stakeholder privati ed istituzionali, fra i quali rientrano tutti i Comuni interessati dallo sviluppo dei traffici e delle infrastrutture portuali. Il documento, una volta acquisiti i pareri definitivi dei Comuni, potrà essere adottato dal Comitato per la successiva approvazione da parte della Regione Liguria.



Piano organico del porto, l'Usb: 'Rivendichiamo nuova occupazione e stabilizzazione dei contratti'

Il sindacato, in vista della redazione del nuovo piano, chiede analisi e previsioni dettagliate su traffici e organici

Genova. Il sindacato Usb del porto di Genova chiede che il nuovo piano organico del porto sia più corposo e completo di quello attualmente in scadenza, che sia discusso con i delegati e presentato a tutti i lavoratori del porto. Un piano che definisca organici dettagliati, contratti applicati, previsioni di utili in rapporto alla produttività del porto di Genova per ogni singolo terminal e che di fronte a previsioni di utili prevede anche nuova occupazione e stabilizzazione dei contratti. Il piano dell' organico del Porto, che in base alla legge 84/94, ha valenza biennale e scade questo mese. Per il sindacato il piano attuale dell' organico del porto di Genova, al contrario di quello per esempio redatto dall' **autorità portuale** di Trieste, sarebbe poco più di un pro forma per rispettare gli obblighi di legge, senza contenere informazioni fondamentali. Per esempio 'manca la ricognizione e analisi dei fabbisogni lavoratori che costituisce lo scopo strategico del piano e dalla qualche dovrebbero discendere i piani operativi di intervento'. Se c'è qualche numero relativo alle previsioni di avviamento della Culmv, dice il sindacato 'non un solo numero viene fornito per le imprese terminaste'. Non solo: ' Non ci sono dati di previsione dei traffici né per il sistema **portuale** nel complesso, né per i due porti di Genova e Savona' e 'neppure per ogni singolo terminal ad eccezione delle rinfuse solide di Genova, settore in dismissione.'. Nel testo - attacca ancora Usb - 'non figurano analisi né soprattutto previsioni di sorta dei traffici futuri né degli impatti occupazionali '. Un piano che Usb definisce 'indecente'. ' Quali sono gli organici attuali e futuri di ogni terminalista - si domanda Usb - rispetto ai piani di impresa presentati per ottenere le concessioni e le proroghe?'. 'Rivendichiamo nuova occupazione nei terminal e della Culmv - scrive Usb - la stabilizzazione dei contratti a tempo determinato e part time e dei lavoratori interinali, standard formativi, riconoscimenti delle professionalità, miglioramento degli orari e delle condizioni di lavoro e di sicurezza'.



Informare

Genova, Voltri

L' USB denuncia come «indecente» il Piano dell' Organico del Porto presentato dall' AdSP della Liguria Occidentale

Un Piano degno di questo nome - sottolinea il sindacato - è quello prodotto dall' Autorità di Sistema Portuale di Trieste L' Unione Sindacale di Base, nel quadro della discussione in atto presso il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale sul piano di risanamento della compagnia portuale genovese Culmv, ha denunciato come totalmente sbagliata l' impostazione del Piano dell' Organico del **Porto** presentata dall' AdSP che, secondo la sezione **Porto** di **Genova** del sindacato, dovrebbe essere invece redatta secondo quanto previsto dalla legge portuale n. 84 del 1994. L' USB ha evidenziato che, innanzitutto l' attuale Piano del 2018 dell' organico del **porto** dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94 «non rileva la principale innovazione contenuta nella previsione normativa: un unico Piano per un unico organico». Il sindacato ha specificato che si tratta quindi di «un Piano dimezzato», in quanto, «mentre per la Culmv vengono fornite alcune informazioni di dettaglio, invece delle imprese terminaliste vengono riportati solo numeri sommari e indistinti». «Non c' è - ha precisato l' USB - un' analisi dei modelli operativi di integrazione tra organici dei terminalisti e della Culmv nell' ambito dei diversi cicli produttivi. Manca perciò un' analisi della flessibilità e della sua regolazione sotto il profilo occupazionale. Manca una rappresentazione dell' attuale stato dell' organico portuale e di come si è determinato negli anni recenti. Quanti sono stati gli avviamenti e le cessazioni nei terminal nell' ultimo periodo? Soprattutto quanti e che tipo di contratti sono stati accesi? Applicando quale Ccnl? Come sono entrati, e stanno entrando, i giovani a lavorare in **porto**? In che misura tali flussi hanno inciso sull' occupazione e sulle prestazioni dei lavoratori della Culmv?». Tra le numerose carenze del Piano denunciate dall' Unione Sindacale di Base, c' è anche la mancanza di «dati di previsione dei traffici, né per il sistema portuale nel complesso, né per i due porti di **Genova** e Savona, nemmeno per singole merceologie o i singoli terminal. Con l' unica eccezione - ha rilevato il sindacato - delle rinfuse solide, a **Genova** il settore in dismissione. Nonostante gli estensori del Piano dichiarino di avere tratto i dati dai piani di impresa delle imprese portuali - ha sottolineato l' USB - nel testo non figurano né analisi né soprattutto previsioni di sorta dei traffici futuri né dell' impatto occupazionale dei "rilevanti investimenti" e degli stessi traffici annunciati, che i terminalisti hanno dovuto inserire nei loro piani di impresa per ottenere concessioni e proroghe. Tantomeno ci sono dati previsionali di sorta, nemmeno sui pensionandi. Nessuna previsione nemmeno del normale turn over». Per l' USB si tratta pertanto di «un Piano indecente, imprevedibile». Il sindacato non ha alcun dubbio sulla possibilità di fare di meglio: «basti guardare - ha osservato l' USB - al lavoro che è stato prodotto dall' Autorità di Sistema Portuale di Trieste con un Piano degno di questo nome e degno di un sistema portuale che legittimamente si candida a diventare un importante **porto** internazionale, capace di coniugare gli interessi del mercato con quello delle imprese, dei lavoratori e della città».



Compagnia Unica, Palazzo San Giorgio ha il piano per salvarla

di M.C. martedì 01 dicembre 2020 GENOVA - 1,6 milioni in più alla Compagnia unica del porto di Genova : lo stanziamento arriva dall' **Autorità portuale** per mettere al sicuro i conti della Culmv che necessita di oltre 800mila Euro per chiudere il bilancio 2019 in pareggio e ha bisogno di sostegno strutturale per affrontare i prossimi tre anni. Lo rivela l'agenzia Ship2Shore. La decisione è legata all' approvazione del piano triennale della Culmv da parte del comitato **portuale**: il disco verde sarebbe dovuto arrivare ieri ma la riunione è stata rinviata a venerdì su richiesta di Assiterminal che ha bisogno di qualche giorno in più per studiare il piano. Palazzo San Giorgio vincola l' erogazione al rispetto di alcuni parametri : tra le altre cose la Compagnia dovrà ridurre di circa un milione l' anno il ricorso al lavoro interinale e proseguire sulla strada della formazione professionale. I terminalisti, dal canto loro, dovranno sottoscrivere un accordo quadro sulle tariffe e il loro adeguamento e garantire la regolarità dei pagamenti. Approfondimenti Compagnia Unica, i sindacati proclamano lo stato di agitazione Compagnia Unica in crisi. Il Console: "Vogliamo ci che ci spetta, nessuno tocchi la Culmv" Compagnia Unica, Toti: "Nessun dramma, la salveremo come tutti gli anni" Culmv, un altro nulla di fatto: la riunione decisiva slitta a venerdì.

GENOVA (PrimoCanale) - **1,6 milioni in più alla Compagnia unica del porto di Genova**: lo stanziamento arriva dall'Autorità portuale per mettere al sicuro i conti della Culmv che necessita di oltre 800mila Euro per chiudere il bilancio 2019 in pareggio e ha bisogno di sostegno strutturale per affrontare i prossimi tre anni. Lo rivela l'agenzia Ship2Shore. La decisione è legata all'approvazione del piano triennale della Culmv da parte del comitato portuale: il disco verde sarebbe dovuto arrivare ieri ma la riunione è stata rinviata a venerdì su richiesta di Assiterminal che ha bisogno di qualche giorno in più per studiare il piano.

Palazzo San Giorgio vincola l'erogazione al rispetto di alcuni parametri: tra le altre cose la Compagnia dovrà ridurre di circa un milione l'anno il ricorso al lavoro interinale e proseguire sulla strada della formazione professionale. I terminalisti, dal canto loro, dovranno sottoscrivere un accordo quadro sulle tariffe e il loro adeguamento e garantire la regolarità dei pagamenti.

Approfondimenti
 «Compagnia Unica, i sindacati proclamano lo stato di agitazione»
 «Compagnia Unica in crisi, il Console: "Vogliamo ci che ci spetta, nessuno tocchi la Culmv"»
 «Compagnia Unica, Toti: "Nessun dramma, la salveremo come tutti gli anni"»
 «Culmv, un altro nulla di fatto: la riunione decisiva slitta a venerdì»

Video
 Genova, la Compagnia Unica a rischio. Il Console: "Etti devono rispettare le regole"
 Compagnia Unica, Toti: "Nessun dramma, la salveremo come facciamo tutti gli anni"

Commenti
 0 commenti. [Set by: S&S&S](#)

Porti: Genova, ottobre ancora negativo per i container

Traffico passeggeri torna a calare dopo 3 mesi di lieve crescita

(ANSA) - GENOVA, 01 DIC - Per il sistema portuale di Genova, Savona e Vado ligure ottobre si chiude con 5.211.723 tonnellate di merci movimentate, il 4,9% in meno rispetto a ottobre 2019 - che sale a -15,5% confrontando i primi dieci mesi 2020 con quelli del 2019 - ma il 21,7% in più rispetto a settembre 2020. Per il traffico container, che non comprende ancora quello generato dal terminal di Calata Bettolo che ha avviato l' operatività nella prima metà del mese di ottobre, continua il trend negativo con un calo del 4% rispetto a ottobre 2019 e del 9,4% prendendo in considerazione il dato complessivo dei primi dieci mesi dell' anno. Il traffico convenzionale recupera (-3,5% contro -8,3% del mese precedente) e le rinfuse solide chiudono il mese in netta risalita a +31,1% rispetto alla flessione del 46,7% registrata a settembre. Calano invece le rinfuse liquide -13,9% rispetto a ottobre 2019 e -51,1% rispetto a settembre 2020. Il traffico passeggeri, dopo tre mesi di lieve crescita, chiude ottobre a -79,4% rispetto allo stesso mese dello scorso anno e porta la variazione dei primi dieci mesi a -64,4%. Nel dettaglio, per quanto riguarda le **crociere** i passeggeri a Genova sono stati 13.083 a ottobre: -92,4% rispetto a ottobre 2019, e -89,3% nei dieci mesi con una perdita di 1.044.687 passeggeri. A Savona, da dove è salpata il 10 ottobre Costa Smeralda, segnando la ripresa dell' attività crocieristica, i passeggeri movimentati sono stati 3.973. In flessione del 43,4%, con 68,597 passeggeri, il traffico traghetti che nei primi dieci mesi ha visto scendere del 46,6% i passeggeri rispetto ai primi dieci mesi 2019, cioè 1.109.691 in meno. (ANSA).



Porto di Genova, traffici a -5% sul 2019 ma adesso è operativa calata Bettolo

C'è un recupero rispetto a settembre, però. Soffre ancora molto il settore passeggeri

Redazione

Genova . Il porto di Genova continua a soffrire gli effetti della pandemia ma si risollewa in parte rispetto ai mesi passati e si fa forte della messa in azione dei nuovi spazi. Ecco i dati forniti dall' Autorità di **sistema portuale** del mar Ligure . Nella prima metà del mese di ottobre il nuovo terminal container di Calata Bettolo ha iniziato la propria operatività in un difficile e cruciale contesto per i Ports of Genoa che subiscono il riverbero della crisi mondiale legata alla pandemia di Coronavirus. L' avvio delle operazioni, tuttavia, conferma la centralità e l' importanza del porto di Genova al servizio della logistica del nord Italia. Il traffico commerciale nei porti del **sistema** ha fatto registrare una movimentazione complessiva pari a 5.211.723 tonnellate (-4,9% rispetto allo stesso mese del 2019 e +21,7% rispetto al mese di settembre 2020). Il volume di container operati nel mese, che non comprende ancora il traffico generato dal terminal Bettolo, prosegue lungo un trend negativo con una variazione del -4% rispetto allo stesso mese di ottobre del 2019. Il traffico convenzionale recupera (-3,5% contro -8,3% del mese precedente) e altrettanto accade per i traffici rinfusieri . Le rinfuse solide chiudono il mese in netta risalita a +31,1% rispetto alla flessione del 46,7% registrata a settembre, mentre il traffico delle rinfuse liquide registra una flessione del 13,9% rispetto ad ottobre scorso (-51,1% a settembre 2020). Il settore dei passeggeri manifesta nuovamente una situazione di crisi, registrando un -79,4% dopo 3 mesi di lieve crescita. Per forza di cosa, le crociere - che avevano iniziato a ripartire con i protocolli covid messi a punto - sono state nuovamente stoppate dalla seconda ondata epidemica.



Ad ottobre il porto di Genova ha registrato un calo del traffico, mentre a Savona-Vado è stato segnato un incremento

Rinviata a venerdì la decisione sul piano di risanamento della compagnia portuale Culmv. Lo scorso ottobre i porti di Genova e **Savona-Vado** hanno movimentato complessivamente 5,40 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -4,6% sull'ottobre 2019. Nel solo scalo portuale genovese il traffico è ammontato a 4,05 milioni di tonnellate (-9,5%), di cui 2,84 milioni di tonnellate di merci varie (-4,7%) costituite da 1,97 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-5,9%) con una movimentazione di contenitori pari a 207mila teu (-7,2%) e 873mila tonnellate di merci convenzionali (-1,8%). Nel settore delle rinfuse liquide a Genova sono state movimentate 843mila tonnellate di oli minerali (-30,2%), 43mila tonnellate di prodotti chimici (+29,1%) e 29mila tonnellate di oli vegetali e vino (-17,1%); nel segmento delle rinfuse solide il traffico commerciale è stato di 112mila tonnellate (+144,5%) e quello industriale di 100mila tonnellate (+3,7%). Lo scorso ottobre a Genova il traffico dei passeggeri è stato di 81mila persone (-70,9%), di cui 13mila crocieristi (-92,4%) e 68mila passeggeri dei traghetti (-36,3%). Ad ottobre 2020 il **porto** di **Savona-Vado** ha movimentato 1,34 milioni di tonnellate di

carichi, con un incremento del +14,0% sull'ottobre dello scorso anno. Le merci varie si sono attestate a 565mila tonnellate (+9,2%), di cui 362mila tonnellate di rotabili (-7,5%), 141mila tonnellate di merci in container (+126,4%), 34mila tonnellate di frutta (-15,8%), 19mila tonnellate di prodotti forestali (+44,4%) e 8mila tonnellate di acciai (-12,7%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico è stato di 639mila tonnellate (+24,2%), incluse 614mila tonnellate di petrolio grezzo (+25,1%) 18mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+27,5%) e 7mila tonnellate di altri carichi liquidi (-27,0%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 134mila tonnellate (-5,6%), di cui 71mila tonnellate di carbone (-19,6%), 4mila tonnellate di minerali (+28,7%), 3mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-76,4%) e 56mila tonnellate di altre rinfuse solide (+48,3%). Nel comparto dei passeggeri i crocieristi sono stati 4mila (-96,7%) e i passeggeri dei traghetti 503 (-95,4%). Nei primi dieci mesi del 2020 i porti di Genova e **Savona-Vado** hanno movimentato complessivamente 48,42 milioni di tonnellate, con un calo del -15,8% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 37,51 milioni di tonnellate movimentate dallo scalo portuale del capoluogo ligure (-17,2%) e 10,85 milioni di tonnellate dal **porto** di **Savona-Vado** (-10,5%). Intanto nella seduta di ieri del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stato stabilito il rinvio a venerdì prossimo della decisione sul piano di risanamento della compagnia portuale Culmv, mentre sono state esaminate le note di variazione al bilancio 2020 e il bilancio di previsione 2021 dell'AdSP che saranno sottoposti alla formale approvazione venerdì prossimo in considerazione del fatto che entrambi i documenti di bilancio accolgono previsioni finanziarie connesse al piano di risanamento della Compagnia Unica. Fra le altre deliberazioni, è stata approvata la revisione del regolamento per il settore della cantieristica nel **porto** di Genova che innova le disposizioni per i rilasci delle licenze alle imprese di costruzione e riparazione navale, così come le disposizioni per il rilascio delle concessioni demaniali nel distretto industriale. L'ente portuale ha specificato che la revisione, approvata all'unanimità ed oggetto di un precedente confronto con Confindustria, consente una maggiore apertura del mercato delle riparazioni genovesi facilitando l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni e semplificando le procedure amministrative. Infine, il Comitato di gestione è stato aggiornato in merito al documento di Pianificazione Strategica, necessario alla successiva stesura



1 dicembre 2020

Ad ottobre il porto di Genova ha registrato un calo del traffico, mentre a Savona-Vado è stato segnato un incremento

Pianificata a venerdì la decisione sul piano di risanamento della compagnia portuale Culmv.

La scorsa settimana i porti di Genova e Savona-Vado hanno movimentato complessivamente 5,40 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -4,6% sull'ottobre 2019. Nel solo scalo portuale genovese il traffico è ammontato a 4,05 milioni di tonnellate (-9,5%), di cui 2,84 milioni di tonnellate di merci varie (-4,7%) costituite da 1,97 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-5,9%) con una movimentazione di contenitori pari a 207mila teu (-7,2%) e 873mila tonnellate di merci convenzionali (-1,8%). Nel settore delle rinfuse liquide a Genova sono state movimentate 843mila tonnellate di oli minerali (-30,2%), 43mila tonnellate di prodotti chimici (+29,1%) e 29mila tonnellate di oli vegetali e vino (-17,1%); nel segmento delle rinfuse solide il traffico commerciale è stato di 112mila tonnellate (+144,5%) e quello industriale di 100mila tonnellate (+3,7%). Lo scorso ottobre a Genova il traffico dei passeggeri è stato di 81mila persone (-70,9%), di cui 13mila crocieristi (-92,4%) e 68mila passeggeri dei traghetti (-36,3%).

Ad ottobre 2020 il porto di Savona-Vado ha movimentato 1,34 milioni di tonnellate di carichi, con un incremento del +14,0% sull'ottobre dello scorso anno. Le merci varie si sono attestate a 565mila tonnellate (+9,2%), di cui 362mila tonnellate di rotabili (-7,5%), 141mila tonnellate di merci in container (+126,4%), 34mila tonnellate di frutta (-15,8%), 19mila tonnellate di prodotti forestali (+44,4%) e 8mila tonnellate di acciai (-12,7%). Nel settore delle rinfuse liquide il traffico è stato di 639mila tonnellate (+24,2%), incluse 614mila tonnellate di petrolio grezzo (+25,1%) 18mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+27,5%) e 7mila tonnellate di altri carichi liquidi (-27,0%). Le rinfuse secche hanno totalizzato 134mila tonnellate (-5,6%), di cui 71mila tonnellate di carbone (-19,6%), 4mila tonnellate di minerali (+28,7%), 3mila tonnellate di cereali e semi oleosi (-76,4%) e 56mila tonnellate di altre rinfuse solide (+48,3%). Nel comparto dei passeggeri i crocieristi sono stati 4mila (-96,7%) e i passeggeri dei traghetti 503 (-95,4%).

Nei primi dieci mesi del 2020 i porti di Genova e Savona-Vado hanno movimentato complessivamente 48,42 milioni di tonnellate, con un calo del -15,8% sullo stesso periodo dello scorso anno, di cui 37,51 milioni di tonnellate movimentate dallo scalo portuale del capoluogo ligure (-17,2%) e 10,85 milioni di tonnellate dal porto di Savona-Vado (-10,5%).

Intanto nella seduta di ieri del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stato stabilito il rinvio a venerdì prossimo della decisione sul piano di risanamento della compagnia portuale Culmv, mentre sono state esaminate le note di variazione al bilancio 2020 e il

del Piano Regolatore Portuale per il quale si è completato il percorso partecipativo con gli stakeholder privati ed istituzionali, fra i quali rientrano tutti i Comuni interessati dallo sviluppo dei traffici



Informare

Genova, Voltri

e delle infrastrutture portuali. Il documento, una volta acquisiti i pareri definitivi dei Comuni, potrà essere adottato dal Comitato per la successiva approvazione da parte della Regione Liguria.

Genova, a ottobre movimentati 207.000 Teu (-7,2%)

Redazione

Genova - Lo scorso mese di ottobre il **porto** di **Genova** ha movimentato 207.405 Teu, il 7,2% in meno rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Il traffico dei primi dieci mesi del 2020 è stato pari a 1.929.589 Teu (-12,5%). In termini di tonnellaggio, a ottobre le merci movimentate sono state pari a 4.053.509 (-9,5%), nei primi dieci mesi 37.512.228 (-17,2%). Quasi azzerati i crocieristi, che a ottobre sono stati 13.083 (-92,4%) e nei dieci mesi 124.537 (-89,3%).

Informative
 Non è alcun partner autorizzato di Shipping Portal e i contenuti sono specificamente quelli della pagina. Non accendiamo all'indirizzo del tuo browser. Se questa informazione, preparamo la navigazione di questa pagina, interagendo con un link o un pulsante di di fuori di questa informativa o cliccando a navigare in altro modo.

Scopri di più e personalizza

Genova, a ottobre movimentati 207.000 Teu (-7,2%)

17 DICEMBRE 2020 - 12:58:00



Genova - Lo scorso mese di ottobre il porto di Genova ha movimentato 207.405 Teu, il 7,2% in meno rispetto allo stesso mese dello scorso anno. Il traffico dei primi dieci mesi del 2020 è stato pari a 1.929.589 Teu (-12,5%).

Le statistiche **Genova**

In termini di tonnellaggio, a ottobre le merci movimentate sono state pari a 4.053.509 (-9,5%), nei primi dieci mesi 37.512.228 (-17,2%). Quasi azzerati i crocieristi, che a ottobre sono stati 13.083 (-92,4%) e nei dieci mesi 124.537 (-89,3%).

Articoli correlati




Iscriviti alla newsletter

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

Si iscrivo

L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

PSA GENOVA, ARRIVANO DUE GRU FERROVIARIE

E l'Unione europea vuole rivedere la direttiva Dafi per ridurre gli obblighi dei porti

Il terminal Psa di Genova ha inaugurato l'entrata in servizio di due nuove gru di ferrovia. Costruite dalla società austriaca Kuenz, le gru sono le macchine più leggere esistenti sul mercato, che permettono standard elevati di precisione nel lavoro con consumi ridotti. Entrambe sono dotate di pulpiti di comando con ergonomia sviluppata per migliorare la qualità di vita operativa del gruista.



Messaggero Marittimo Mensile

Genova, Voltri

Enac autorizza Psa Genova Pra' ad utilizzare gru alte 90 metri

GENOVA Enac estende altezza cono aereo di PSA Genova Pra' a 90 metri. Il terminal container PSA Genova Pra' è infatti autorizzato all'utilizzo di gru alte 90 metri anche nella zona di levante, da parte di Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile). Fino ad ora 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 ed uno di 370 metri. Ora l'operatività delle mega gru già installate nel terminal è stata estesa a complessivi 1.200 metri di banchina, 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. Con la nuova estensione del cono aereo, su una banchina di complessivi 1.200 metri il terminal PSA Genova Pra' è ora in grado di ospitare contemporaneamente, senza alcuna limitazione, tre mega portacontainer (Ultra Large Container Carrier) di ultima generazione da oltre 20.000 teu ed una quarta nave di dimensioni inferiori. Grazie a questo importante risultato il terminal potrà ulteriormente soddisfare le richieste del mercato garantendo un sempre miglior servizio ai propri clienti. Dal 2016 il terminal è dotato di otto gru ZPMC goosneck' di ultima generazione per le quali è stato realizzato un investimento di circa 100 milioni di euro. Dal 2018 le vecchie gru di piazzale alimentate con diesel sono state sostituite con 21 nuove gru gommate elettriche, con un ulteriore investimento di 35 milioni di euro. Precedentemente conosciuto come Voltri Terminal Europa, PSA Genova Pra' è il maggior terminal contenitori del Nord Tirreno e del porto di Genova, con una quota di circa il 60% dei contenitori movimentati nell'intero porto della Lanterna.



Porto di Genova, procedure semplificate per licenze e concessioni

Via libera del comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale del mar Ligure occidentale alla revisione del regolamento per il settore della cantieristica nel porto di Genova

Il comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mar Ligure occidentale, nel corso dell' ultima seduta di ieri, ha approvato la revisione del regolamento per il settore della cantieristica nel porto di Genova che innova le disposizioni per i rilasci delle licenze alle imprese di costruzione e riparazione navale, così come le disposizioni per il rilascio delle concessioni demaniali nel distretto industriale. La revisione, approvata all' unanimità e oggetto di un precedente confronto con Confindustria, consente una maggiore apertura del mercato delle riparazioni genovesi facilitando l' acquisizione delle necessarie autorizzazioni e semplificando le procedure amministrative. Il comitato è stato aggiornato anche in merito al documento di Pianificazione Strategica, necessario alla successiva stesura del Piano Regolatore **Portuale** per il quale si è completato il percorso partecipativo con gli stakeholder privati e istituzionali, fra i quali rientrano tutti i Comuni interessati dallo sviluppo dei traffici e delle infrastrutture portuali. Il documento, una volta acquisiti i pareri definitivi dei Comuni, potrà essere adottato dal Comitato per la successiva approvazione da parte della Regione Liguria. Nel corso della seduta del comitato di gestione è stato illustrato anche il piano di risanamento della Compagnia **Portuale**; per tenere conto dell' orientamento espresso dalla Commissione consultiva tenutasi nelle ore immediatamente precedenti la seduta del Comitato, è stato deciso un aggiornamento della riunione per venerdì 4 dicembre per la deliberazione finale. Il comitato ha infine esaminato le note di variazione al bilancio 2020 e il bilancio di previsione 2021, esprimendo il proprio consenso ai documenti esposti, che potrà essere formalizzato nella seduta di venerdì 4 dicembre in considerazione del fatto che entrambi i documenti di bilancio accolgono previsioni finanziarie connesse al piano di risanamento della Compagnia Unica.



Genova: sì a revisione regolamento cantieristica

Redazione

GENOVA Riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, al termine della quale è stata approvata la revisione del regolamento per il settore della cantieristica nel porto di Genova. Questo innova le disposizioni per i rilasci delle licenze alle imprese di costruzione e riparazione navale, così come le disposizioni per il rilascio delle concessioni demaniali nel distretto industriale. La revisione, approvata all'unanimità ed oggetto di un precedente confronto con Confindustria, consente una maggiore apertura del mercato delle riparazioni genovesi facilitando l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni e semplificando le procedure amministrative. Durante la seduta si è anche proceduto a illustrare il piano di risanamento della Compagnia portuale: anche al fine di tenere conto dell'orientamento espresso dalla Commissione consultiva tenutasi nelle ore immediatamente precedenti la seduta del Comitato, è stato deciso un aggiornamento a venerdì 4 Dicembre per la deliberazione finale. Sono state inoltre esaminate le note di variazione al Bilancio 2020 e il Bilancio di previsione 2021, esprimendo consenso ai documenti esposti, che potrà essere formalizzato nella seduta di venerdì 4, anche considerando che entrambi i documenti di bilancio accolgono previsioni finanziarie connesse al piano di risanamento della Compagnia unica. Si è lasciato spazio anche alla revisione del documento di Pianificazione strategica, necessario alla successiva stesura del Piano regolatore portuale per il quale si è completato il percorso partecipativo con gli stakeholder privati ed istituzionali, fra i quali rientrano tutti i Comuni interessati dallo sviluppo dei traffici e delle infrastrutture portuali. Il documento, una volta acquisiti i pareri definitivi dei Comuni, potrà essere adottato dal Comitato per la successiva approvazione da parte della Regione Liguria.



Porto di Genova, approvata revisione regolamento per il settore della cantieristica

Anche al fine di tenere conto dell' orientamento espresso dalla Commissione consultiva tenutasi nelle ore immediatamente precedenti la seduta del Comitato, è stato deciso un aggiornamento della riunione per venerdì 4 dicembre al fine di assumere la deliberazione finale. Nel corso della riunione il Comitato ha altresì esaminato le note di variazione al Bilancio 2020 e il Bilancio di previsione 2021, esprimendo il proprio consenso ai documenti esposti, che potrà essere formalizzato nella seduta di venerdì 4 dicembre in considerazione del fatto che entrambi i documenti di bilancio accolgono previsioni finanziarie connesse al piano di risanamento della Compagnia Unica. Fra le altre deliberazioni si segnala l' approvazione della revisione del regolamento per il settore della cantieristica nel **porto di Genova** che innova le disposizioni per i rilasci delle licenze alle imprese di costruzione e riparazione navale, così come le disposizioni per il rilascio delle concessioni demaniali nel distretto industriale. La revisione, approvata all' unanimità ed oggetto di un precedente confronto con Confindustria, consente una maggiore apertura del mercato delle riparazioni genovesi facilitando l' acquisizione delle necessarie autorizzazioni e semplificando le procedure amministrative. Infine, il Comitato è stato aggiornato in merito al documento di Pianificazione Strategica, necessario alla successiva stesura del Piano Regolatore Portuale per il quale si è completato il percorso partecipativo con gli stakeholder privati ed istituzionali, fra i quali rientrano tutti i Comuni interessati dallo sviluppo dei traffici e delle infrastrutture portuali. Il documento, una volta acquisiti i pareri definitivi dei Comuni, potrà essere adottato dal Comitato per la successiva approvazione da parte della Regione Liguria.



Porto di Genova sempre più ecosostenibile

Due nuove gru green al servizio dei traffici merci su rotaia alla scalo ferroviario terminal Psa a Prà. Due nuove gru di ferrovia, che vanno ad aggiungersi alle due già in esercizio, sono state inaugurate questa mattina nel Parco ferroviario terminal Psa a Prà. Sono le macchine più leggere che esistono sul mercato e che permettono standard elevati di silenziosità, precisione nel lavoro e di produzione con consumi ridotti e pulpiti di comando con ergonomia sviluppata per migliorare la qualità di vita operativa del gruista. Erano presenti insieme all'Amministratore delegato di PSA Italia, Giuseppe Danesi, il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, il sindaco di Genova, Marco Bucci e il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini e il presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini. Prosegue dunque, dopo il raddoppio del binario ferroviario di collegamento tra il Terminal e lo scalo di Genova Prà Mare di RFI di inizio anno, il programma di potenziamento del terminal del trasporto su ferro che, nel giro di qualche anno, consentirà di aumentare la movimentazione di container su sede ferroviaria dal 18 al 25 per cento. La prossima tappa è l'aggiudicazione entro il 31 dicembre dei lavori per lo spostamento del viadotto stradale che consentirà di avere entro il 2023 sette binari da 750 metri legati al terminale del Terzo Valico. "I cardini della nostra economia - ha detto il sindaco di Genova Marco Bucci ruotano intorno porto, alla logistica, al commercio e al turismo. Su queste basi dobbiamo rilanciare il nostro futuro, nei prossimi cinque, dieci, quindici anni. Esiste un piano di investimenti importantissimo, pubblico e privato. Dalla nuova diga al Terzo Valico e a tutte le infrastrutture legate alla ferrovia. Portare il traffico merci su treno al 25% rappresenta un obiettivo fondamentale per fare di Genova una città ecosostenibile. Quello che serve è una visione generale e la nostra proietta Genova ai primi posti dei porti europei. Ma siamo in grado di competere con gli scali del Nord solo se ci dotiamo di infrastrutture adeguate. Ricordiamoci però che il porto lambisce la città e dobbiamo fare in modo che questo confronto non si tramuti mai in uno scontro ma in una vittoria di tutti. Per secoli città e porto si sono integrati a meraviglia, poi negli ultimi 150 anni si sono dati le spalle. Noi vogliamo fare in modo che il porto torni a far parte, nelle rispettive autonomie, della città". L'investimento, per un ammontare di 7 milioni di euro, è stato effettuato dal gruppo Psa che, in nota, sottolinea: "In attesa del completamento delle infrastrutture sulla rete ferroviaria esterna al terminal, finalizzate ad incrementare i volumi di trasporto container su rotaia, il gruppo Psa dimostra concretamente di considerare la strategicità del ciclo del ferro, sul quale continua ad investire cospicue risorse".



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

è guerra tra l' ente che gestisce lo scalo e la sua principale azienda

Contship contro Di Sarcina: «Il commissario scredita i nostri piani sulla Spezia»

Scalisi, ad del terminal container, replica al numero uno del porto: «Infondato parlare di attriti tra gli azionisti di questa società»

SIMONE GALLOTTI

genova Ha preferito scrivere ai dipendenti, e per ora il gruppo tace. La lettera scritta da Alfredo Scalisi, amministratore delegato del terminal Lsct del porto della Spezia, è dirompente e alimenta il clima di veleni nello scalo. È una risposta dura alle parole del commissario dell' Authority Francesco Di Sarcina che al settimo Forum del Secolo XIX-Meditelegraph ha messo sul tavolo la revoca della concessione, sostenuto i rumors sul possibile passo indietro di uno dei due soci a vantaggio dell' altro e confermato i litigi tra Msc e Contship. Oggi, l' ex segretario generale ha ribadito il concetto al Secolo. Così l' ad ha dovuto spiegare ai dipendenti che «le affermazioni dell' ing. Di Sarcina sono frutto di un' esternazione personale, e sembrano voler far sorgere il dubbio sulla credibilità dei piani di sviluppo del gruppo Contship Italia e in particolare di La Spezia Container Terminal (Lsct). Per questo motivo, possono essere catalogate, nei contenuti e nella sostanza, prive di fondamento». Di Sarcina era stato chiaro: «Non so se ci sarà il cambio di proprietà - ha detto - ma la situazione è difficile all' interno della società perché c' è stata emorragia di personale, quadri e tecnici. Perciò si sono fatti concreti i rumors sulla cessione. Tuttavia, non c' è dubbio che vediamo un forte attrito tra le due anime del terminal, Contship e Msc. Per me, il problema è che se non trovassero una sintesi i due azionisti, l' anima Msc potrebbe virare verso altri lidi e l' anima Contship potrebbe investire verso altri porti stranieri. È anche - ha proseguito- il motivo per il quale non abbiamo mai aggredito il terminal Lsct in maniera forte per evitare che si arrivasse a situazioni difficili da gestire. Di irritazione e di nervosismo generale». La replica di Scalisi è durissima: «Vogliamo rassicurare ancora una volta tutti. Contship Italia ribadisce con fermezza quanto comunicato durante la presentazione della nuova organizzazione e pubblicamente, ed è decisa e determinata a mantenere la sua presenza a La Spezia lavorando a fianco di una vera istituzione per realizzare quanto previsto dal nostro piano di sviluppo. Il futuro del terminal è solido e insieme lavoreremo per crescere ancora». Agli esperti di politica portuale non è però sfuggito che Scalisi è manager di Lsct, dove i soci sono due: Contship e Msc. L' amministratore delegato sembra però parlare solo a nome di una delle due anime. Magari è solo un problema di forma, mentre oggi si attende un' ulteriore risposta del gruppo al putiferio scatenato da Di Sarcina. C' è poi quel passaggio sulla «vera istituzione» che non è solo inusuale nel rapporto tra il privato e l' ente che regola la concessione di cui beneficia il gruppo, ma fornisce alla nuova governance che sta arrivando nello scalo il termometro di una situazione esplosiva. Non è insomma un bel quadro quello che sta ammirando Mario Sommariva, il prossimo presidente del porto. «Il futuro del terminal è solido e insieme lavoreremo per crescere ancora» chiude Scalisi rivolgendosi ai dipendenti del gruppo. Intanto il sostegno a Contship arriva anche da un pezzo consistente della comunità portuale spezzina. «Sconcerto, incredulità e preoccupazione» attaccano in una nota le associazioni degli agenti marittimi, spedizionieri e doganalisti dello scalo. «La Comunità portuale, unita, ritiene che discussioni di questo contenuto e di questo tenore non facciano bene all' immagine del porto della Spezia e conseguentemente alla sua capacità economica e alle sue potenzialità di sviluppo». La firma è di Giorgio Bucchioni (agenti marittimi), Andrea



Fontana (spedizionieri) e Bruno Pisano (doganalisti). «La città della Spezia e il suo porto commerciale non possono permettersi, soprattutto in questo particolare



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

momento, di essere danneggiati da questioni che a oggi non hanno un obiettivo riscontro e risultano anche fuorvianti per importanti player mondiali che scalano o che vorrebbero scalare nel nostro porto». Il porto ha già dato il benvenuto a Sommariva. --

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Il segretario generale dell' autorità portuale ribadisce il suo pensiero

«La pace tra Contship e Msc per il bene del nostro scalo»

Di Sarcina: «Dobbiamo far rispettare le concessioni dando fiducia al terminal, ma fino a oggi sulle banchine non è stato speso un euro in investimenti»

Laura Ivani

La Spezia «Non rinnego nulla di quanto ho detto. Anche perché non ho detto niente di cui non si discute da tempo alla Spezia». Il commissario straordinario dell' **Autorità Portuale** del Mar Ligure Orientale, Francesco Di Sarcina, è al centro della bufera dopo le dichiarazioni rilasciate nel corso di una tavola rotonda organizzata in occasione del settimo Forum organizzato da Il Secolo XIX e The MediTelegraph. A far sobbalzare sulle sedie il mondo della portualità i rumors riportati su un «forte attrito tra Contship e Msc» che potrebbe cambiare il futuro del terminal spezzino. Tanto che associazioni di agenti marittimi, spedizionieri e doganalisti si sono dette «sconcertate e preoccupate» per esternazioni che «non hanno oggettivo riscontro». E in una lettera al personale, l' amministratore delegato di Contship Alfredo Scalisi ha fatto riferimento a una «esternazione personale» del commissario, rassicurando sulla volontà di «mantenere la presenza alla Spezia». Fatto sta che, nonostante i molteplici tentativi di contatto, i due non si sono più parlati. «Ma il mio tono non era polemico - chiarisce Di Sarcina -. Io non sono informato su eventuali cessioni che riguardano il terminal. Il ruolo dell' ente che rappresento in questo momento è quello di far rispettare le concessioni, dando fiducia al terminal come abbiamo in effetti fatto fino a oggi. Ho solo voluto precisare, visto che il tema era lo sviluppo del porto, che con questo assetto infrastrutturale non si può andare avanti. E che ci sono ritardi, ben noti, tanto che ad oggi non è stato ancora speso un euro in investimenti. Ma, come vede - risponde -, dico cose che sul territorio ben si conoscono». Di Sarcina ricorda che con l' amministrazione Roncallo è stato fatto un importante lavoro per ricostruire un rapporto con il terminal, fino alla proposta di un nuovo accordo per investire gli investimenti. Prima la Marina del Canaletto e poi Molo Garibaldi, per arrivare a realizzare nuove banchine e liberare di conseguenza Calata Paita, necessaria alla realizzazione della nuova stazione crocieristica. «Non ho attaccato nessuno e non ho dubbi che il terminal farà quanto ci ha confermato anche recentemente - sottolinea -. Evidente che tra Contship e Msc ci sia un dialogo articolato, ed è ovvio che se riescono a trovare la quadra fanno il bene di tutti e del nostro porto. Ma non è un segreto per nessuno che il Garibaldi è fermo da tre anni senza che a oggi si sia mosso nulla. Mi auguro che le cose cambino velocemente e che gli interventi infrastrutturali partano, perché gli altri porti non sono fermi e noi rischiamo di perdere un treno importante». Intanto oggi in Contship ci sarà un incontro con i sindacati aziendali in cui verrà chiesta chiarezza all' azienda e un tavolo, non appena si insedierà il nuovo presidente Mario Sommariva. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Le banchine di Aponte verso Confcommercio

SI.GAL

Genova Fuori sei (al momento), dentro otto. Numericamente il bilancio tiene, ma le defezioni dei ribelli di Assiterminal hanno un peso specifico notevole. È una parte del gruppo Msc ad aver lasciato l'associazione, ma non solo. A partire da questa estate Conateco e Soteco (Napoli), Bettolo (Genova) e Roma Container Terminal (Civitavecchia) hanno inviato le lettere di addio all'associazione guidata da Luca Becce. Anche Trieste Marine Terminal ha abbandonato e persino Spinelli. È una fuga dall'associazione che però ha risposto con l'ingresso «di altri otto gruppi» spiega Becce, tra cui spicca Contship. Non è escluso che nel prossimo futuro possano lasciare anche altre aziende del gruppo di Gianluigi Aponte, e in particolare il terminal di Gioia Tauro. La frattura ormai insanabile è sulla gestione dell'associazione, soprattutto sul tema fondamentale del ruolo degli armatori nella gestione delle banchine. Becce è contrario alla discesa a terra delle grandi compagnie, e Msc non poteva subire ulteriormente. «Nella lettera di recessione era però scritto che la decisione è dovuta a un contenimento dei costi e al momento non mi risulta non abbiano compiuto passi verso altre associazioni» spiega

Becce. Ora il gruppo di Msc potrebbe finire in Fise-Uniport, l'associazione concorrente di Assiterminal. Sullo sfondo però c'è anche l'ingresso nella casa di Confcommercio. In particolare sul tavolo c'è il rilancio in grande stile di Conftrasporto che si è rinforzata con due liguri al vertice: Luigi Merlo e Gian Enzo Duci, ex presidente degli agenti marittimi italiani. La parte terminalistica potrebbe essere affidata proprio a lui. Le società rimarranno però ancora nelle "locali" di Confindustria e all'orizzonte non c'è un conflitto con gli industriali. «Il bilancio è di crescita, anche con queste defezioni - dice Becce - Abbiamo accolto altri otto terminal importanti. Lavoriamo per arrivare ad un nuovo obiettivo nel 2021 perché vogliamo rafforzare il rapporto con Assologitica. Da tempo i rapporti sono stretti e ora puntiamo ad una fusione. Non fagociteremo Assologitica, ma ci integreremo al meglio. Credo fortissimamente nell'unità della rappresentanza del settore». Becce spiega anche i motivi del contrasto con Msc: «C'è stata una discussione forte sulla natura dei terminal: al momento però non vediamo comporsi nel campo armatoriale qualcosa di credibile verso il mondo terminalistico. Noi pensiamo che sia fondamentale unificare il nostro mondo, quello terminalistico portuale». Becce torna poi sulla questione Psa-Sech e sul ricorso di Spinelli: «Non voglio dare un giudizio sul ricorso, se ha dubbi è giusto che se li faccia fugare da chi è preposto. Mi spiace invece quando Aldo Spinelli distingue la propria posizione sulla Culmv rispetto agli altri terminalisti. Non c'è nessun terminalista di Genova che vuole la morte della Culmv. Non è così. C'è una discussione, ci sono problemi oggettivi, ma nessuno di noi vuole uccidere la Compagnia». --Si.Gal.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

«Il porto per crescere non ha bisogno di gossip»

Gli operatori critici con Di Sarcina per le esternazioni su Lscst per il timore del venir meno degli investimenti promessi

LA SPEZIA Affermazioni intrise di gossip al mattino, mano tesa alla sera per buttare acqua sul fuoco montante. Il commissario dell' **Autorità Sistema Portuale** Francesco Di Sarcina si è ritrovato ieri in mezzo ad un tiro incrociato per le esternazioni rese al mattino di lunedì al Forum dello shipping organizzato da The Meditegraph e rilanciate ieri su YouTube per una cognizione puntuale. L' affondo era in relazione ai rumors che rimbalzano in città su un possibile cambio di proprietà di Lscst e all' ansia che ciò possa significare il venire meno dell' impegno per gli investimenti necessari per lo sviluppo del porto dopo un'«emorraggia» di personale: «Io non posso dire se ci sia un cambio di proprietà all' orizzonte, ma non c' è dubbio che percepiamo un forte attrito fra le due anime del terminal, cioè Contship (60 per cento) e Msc (40 per cento)». Nella serata di lunedì le dichiarazioni a La Nazione a corredo della notizia sui tagli all' orizzonte dei canoni demaniali ad opera del governo: «Comprendiamo le difficoltà del momento, per questo è in fase di definizione la ricerca di una nuova quadra con Lscst che prevede prima i lavori per l' ampliamento del Terminal Ravano e successivamente l' ampliamento al molo Garibaldi, invertendo l' ordine delle fasi, traguardando l' obiettivo dell' acquisizione alla città della calata Paita all' inizio del 2022». Ieri, sull' onda del filmato su YouTube dell' intervento davanti al concorso qualificato, le reazioni delle associazioni degli Agenti marittimi, degli spedizionieri e doganalisti, per bocca dei rispettivi esponenti Andrea Fontana, Giorgio Santiago Bucchioni (nella foto), Bruno Pisano: «La Spezia e il suo Porto commerciale non possono permettersi, soprattutto in questo particolare momento, di essere danneggiati da questioni che ad oggi non hanno un oggettivo riscontro e risultano anche fuorvianti per importanti player mondiali che scalano o che vorrebbero scalare nel nostro porto. Il Porto è la prima risorsa del nostro territorio. Per questo motivo auspichiamo che tutte le discussioni che hanno per oggetto il porto e la sua economia non si affidino ai gossip basati su sensazioni e non, come logica vuole, sugli atti ufficiali. E per questo stesso motivo invitiamo tutte le forze economiche e sociali ad una ferma assunzione di responsabilità per il bene del porto, dell' economia e dell' occupazione della città e concorrano inoltre a valorizzare i molti aspetti positivi che in molti ci invidiano». Di Sarcina - che prima della nomina di Mario Sommariva a nuovo presidente dell' Adsp, aveva ottenuto l' endorsment della comunità **portuale** - incassa. La posta in gioco per il territorio è troppa alta: gli investimenti privati finora rimasti al palo, in parallelo al vecchio cronoprogramma, ora aperto al cambio dell' ordine degli addendi per superare l' impasse. Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: Spezia; agenti marittimi, sconcerto parole Di Sarcina

Associazioni, parole che non fanno bene allo scalo spezzino

(ANSA) - GENOVA, 01 DIC - "Sconcerto, incredulità e preoccupazione" sono stati espressi dalle associazioni degli Agenti Marittimi, degli Spedizionieri e dei Doganalisti del porto della Spezia dopo le dichiarazioni del commissario straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** Di Sarcina circa la possibilità di un disimpegno di Contship sul Terminal Lsct, con rumors che parlano di attriti con Msc e di una eventuale "cessione". Un fulmine a cielo sereno dopo le rassicurazioni circa gli investimenti previsti per attuare il piano regolatore **portuale**. Ma per le associazioni il tenore e il contenuto della discussione non fanno "bene all' immagine del porto della Spezia e conseguentemente alla sua capacità economica e alle sue potenzialità di sviluppo. La città della Spezia e il suo porto commerciale non possono permettersi, soprattutto in questo particolare momento, di essere danneggiati da questioni che ad oggi non hanno un obiettivo riscontro e risultano anche fuorvianti per importanti player mondiali che scalano o che vorrebbero scalare nel nostro porto. Auspichiamo che tutte le discussioni che hanno per oggetto il porto e la sua economia non si affidino ai gossip basati su sensazioni e non, come logica vuole, sugli atti ufficiali". (ANSA).



Shipping Italy

La Spezia

Msc vs. Contship a Spezia: l' allarme di Di Sarcina sul rischio fuga di traffici e investimenti

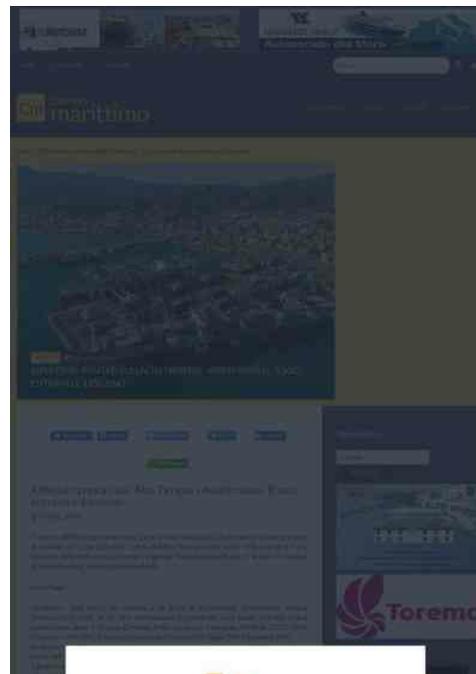
Che nel **porto** di La **Spezia** sia in atto un' altra sorta di "resa dei conti", dopo quella vista a Gioia Tauro, fra Msc e Contship Italia lo ha detto chiaramente il commissario straordinario della port authority, Francesco Di Sarcina, suonando anche l' allarme sul rischio di fuga dei traffici o di uno dei due contendenti. "Con le attuali dotazioni infrastrutturali il **porto** di La **Spezia** non può fare di più di quanto è stato fatto finora" ha detto Di Sarcina intervenendo al VII Forum 'Lo shipping oltre il virus'. Poi il commissario ha aggiunto: "Bisogna prendere delle decisioni. Il terminal (La **Spezia** Container Terminal, ndr) deve credere nel **porto** di La **Spezia** e investire. Percepriamo un forte attrito fra le due anime di questo terminal". Poi Di Sarcina ha lanciato un allarme chiaro e diretto: "Se non trovano un modo di convivere Msc vincerà verso altri porti e Contship investirà verso altri lidi". Una situazione che ha finora condotto la port authority a pazientare nei confronti del concessionario: "Per queste ragioni non abbiamo aggredito il terminal" ha detto. Anche a proposito del recente annuncio di voler invertire le priorità d' investimento sulle banchine (l' avvio del tombamento della Marina del Canaletto e conseguente posticipo dell' ampliamento del Molo Garibaldi), Di Sarcina ha affermato: "La scelta del terminalista è sensata ma bisogna stare attenti che non sia solo un modo per prendere tempo in vista di un' eventuale vendita che non sappiamo quando verrà finalizzata". Se e quando un passaggio di quote effettivamente avrà luogo il commissario straordinario ha già fatto sapere che sarà anche l' occasione per "riscrivere l' atto di concessione" che oggi risulta eccessivamente sbilanciato in sfavore della port authority.



Riflettori puntati sull' Alto Tirreno - Assiterminal, 8 soci entrano e 4 escono

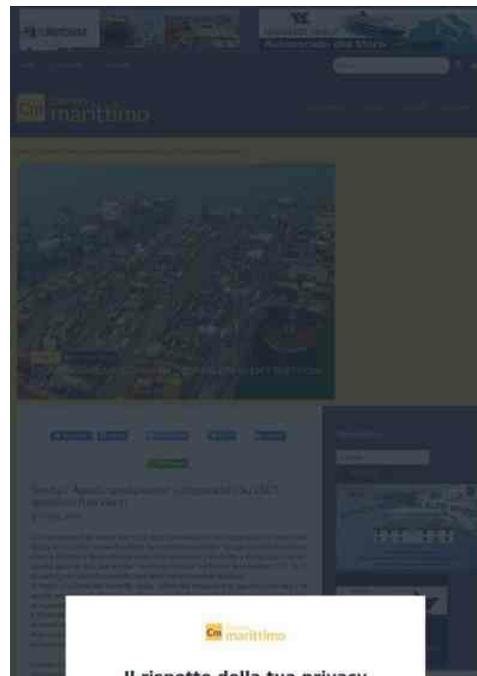
01 Dec, 2020 E' ancora difficile capire se si tratti, anche su base associativa, di un riflesso di quel processo di cambiamento che coinvolge i porti dell' Alto Tirreno e, che vede MSC muoversi tra le banchine della costa che da Livorno congiunge Genova passando per La **Spezia**, in un gioco di partecipazione, acquisizione e controllo. Lucia Nappi LIVORNO - Due nuovi soci entrano a far parte di Assiterminal, Associazione Italiana Terminalisti Portuali, ne ha dato informazione il presidente, Luca Becce. Si tratta di due società dove siede il Gruppo Contship Italia: La **Spezia** Container Terminal (LSCT) (60% Contship e 40% MSC) e Terminal Container Ravenna TCR (Sapir 70% e Contship 30%). Sono inoltre sei le imprese terminaliste che sono entrate a far parte di Assiterminal nel corso del 2020. Nella scorsa primavera Portitalia (Palermo) - Adriatic Stevedoring Company (ASC) (Ortona) - Sintermar (Livorno) e ASE Terminal (Ancona). A settembre Vado Gateway (APM Terminals Vado Ligure) e a novembre I.co.P (Ancona). L' Associazione nel 2020 ha visto, anche, l' uscita di alcuni soci: nel mese scorso Co.Nate.Co Napoli (controllato da Marininvest) e Trieste Marine Terminal, l' uscita attribuita ad un taglio dei costi.

Poi nel corso dell' anno Roma Terminal Container (Gruppo MSC) e i due terminal genovesi Genoa Mediterranean Gateway Terminal (Gruppo MSC) e Genoa Port Terminal (Gruppo Spinelli). Niente è come sembra? E' ancora difficile capire se si tratti, anche su base associativa, di un riflesso di quel processo di cambiamento che coinvolge i porti dell' Alto Tirreno e, che vede MSC muoversi tra le banchine della costa che da Livorno congiunge Genova passando per La **Spezia**, in un gioco di partecipazione, acquisizione e controllo. Certo fanno riflettere le dichiarazioni rilasciate, ieri, dal commissario generale del **porto** di La **Spezia**, Francesco Di Sarcina, sul difficile rapporto societario in atto tra il terminalista Contship e l' armatore di MSC, Gianluigi Aponte. E' anche vero che dal confronto-scontro di Aponte con il socio terminalista Gip, andato in scena a Genova sul palcoscenico di Calata Bettolo, sia emerso come l' armatore partenopeo-ginevrino mal digerisca nella compagine sociale la presenza del terminalista puro. Però tornando al punto da cui siamo partiti, ovvero ai nuovi soci e ai fuoriusciti dell' Associazione che in Italia rappresenta le imprese terminaliste, non si può non notare che siedono comodamente in Assiterminal altre società che fanno parte della galassia dell' armatore di Ginevra, è il caso di Livorno, Lorenzini Terminal & C. (50% Lorenzini e 50% MSC) oppure su altri lidi come per il Terminal Intermodale Venezia 50% Mariner (Hili) e 50% Marininvest (MSC) - Stazione Marittima Terminal Napoli - Medcenter Container Terminal (Gioia Tauro). Forse, che su questo palcoscenico niente è come sembra?



Spezia / Agenti, spedizionieri e doganalisti: Su LSCT questioni fuorvianti

01 Dec, 2020 Le associazioni degli Agenti Marittimi, degli Spedizionieri e dei Doganalisti del **Porto** della Spezia in una nota congiunta a firma dei rispettivi presidenti, Giorgio Santiago Bucchioni, Andrea Fontana e Bruno Pisano esprimono sconcerto, incredulità e preoccupazione per quanto apparso sulla stampa del 'confronto serrato' sul futuro del terminal LSCT , tra il Gruppo Contship e il Gruppo MSC entrambi soci del terminal spezzino. Si legge: «La Comunità portuale, unita, ritiene che discussioni di questo contenuto e di questo tenore non facciano bene all' immagine del **Porto** della Spezia e conseguentemente alla sua capacità economica e alle sue potenzialità di sviluppo. Il **Porto** della Spezia, attraverso ingenti investimenti pubblici e privati e con una visione avanzata nei processi sia operativi sia telematici ha assunto in questi anni un ruolo primario nello scenario internazionale diventando un **Porto** Core collegato alla rete europea T-Ten e acquisendo il primato del **porto** Italiano che trasferisce oltre il 35 % delle merci su treno. Crediamo convinti che il **porto** della Spezia non abbia bisogno di rilanci ma piuttosto , come più volte e coralmemente espresso e sottolineato, di continuità, nel solco dell' efficienza e della concretezza nei progetti di sviluppo già cantierabili previsti dal Piano regolatore portuale (PRP). La Città della Spezia e il suo **Porto** commerciale non possono permettersi, soprattutto in questo particolare momento, di essere danneggiati da questioni che ad oggi non hanno un oggettivo riscontro e risultano anche fuorvianti per importanti player mondiali che scalano o che vorrebbero scalare nel nostro **porto**. Il **Porto** è la prima risorsa del nostro territorio. Per questo motivo auspichiamo che tutte le discussioni che hanno per oggetto il **porto** e la sua economia non si affidino ai gossip basati su sensazioni e non, come logica vuole, sugli atti ufficiali. E per questo stesso motivo invitiamo tutte le forze economiche e sociali ad una ferma assunzione di responsabilità per il bene del **porto**, dell' economia, del lavoro e dell' occupazione della nostra città e concorrano inoltre a valorizzare i molti aspetti positivi che in molti ci invidiano ». I presidenti GIORGIO SANTIAGO BUCCHIONI, ANDREA FONTANA, BRUNO PISANO.



Informare

La Spezia

Gli operatori portuali di La Spezia invitano a non basare le discussioni sul porto su "sensazioni"

Il riferimento è a presunti attriti tra i soci di La **Spezia** Container Terminal Agli operatori portuali di La **Spezia** non sono affatto andate giù le dichiarazioni rese dal commissario straordinario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Francesco di Sarcina, che avrebbe rimarcato un «confronto serrato» in atto tra i due soci della La **Spezia** Container Terminal (LSCT), l'azienda che gestisce il principale terminal per contenitori del **porto** spezzino e che è partecipata al 60% dal gruppo terminalista Contship Italia e al 40% dal gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC). Le associazioni degli agenti marittimi, degli spedizionieri e dei doganalisti del **porto** della **Spezia** hanno espresso «sconcerto, incredulità e preoccupazione» per queste dichiarazioni. «La comunità portuale, unita - hanno spiegato le tre associazioni - ritiene che discussioni di questo contenuto e di questo tenore non facciano bene all' immagine del **porto** della **Spezia** e conseguentemente alla sua capacità economica e alle sue potenzialità di sviluppo. Il **porto** della **Spezia**, attraverso ingenti investimenti pubblici e privati e con una visione avanzata nei processi sia operativi sia telematici ha assunto in questi anni un ruolo primario nello scenario internazionale diventando un **porto** Core collegato alla rete europea TEN-T e acquisendo il primato del **porto** italiano che trasferisce oltre il 35 % delle merci su treno. Crediamo convinti che il **porto** della **Spezia** non abbia bisogno di rilanci ma piuttosto, come più volte e coralmemente espresso e sottolineato, di continuità, nel solco dell' efficienza e della concretezza nei progetti di sviluppo già cantierabili previsti dal Piano Regolatore Portuale». «La città della **Spezia** e il suo **porto** commerciale - hanno evidenziato l' Associazione Spedizionieri del **Porto** di La **Spezia**, A.SPE.DO. e l' Associazione Agenti Marittimi La **Spezia** - non possono permettersi, soprattutto in questo particolare momento, di essere danneggiati da questioni che ad oggi non hanno un oggettivo riscontro e risultano anche fuorvianti per importanti player mondiali che scalano o che vorrebbero scalare nel nostro **porto**. Il **porto** è la prima risorsa del nostro territorio. Per questo motivo auspichiamo che tutte le discussioni che hanno per oggetto il **porto** e la sua economia non si affidino ai gossip basati su sensazioni e non, come logica vuole, sugli atti ufficiali. E per questo stesso motivo invitiamo tutte le forze economiche e sociali ad una ferma assunzione di responsabilità per il bene del **porto**, dell' economia, del lavoro e dell' occupazione della nostra città e concorrano inoltre a valorizzare i molti aspetti positivi che in molti ci invidiano».



La Spezia: sconcerto degli operatori portuali

Redazione

LA SPEZIA Sconcerto, incredulità e preoccupazione per quanto apparso su alcuni organi di stampa relativamente al confronto serrato sul futuro del terminal LSCT, tra il Gruppo Contship e il Gruppo Msc entrambi soci del terminal spezzino, viene espresso dalle associazioni degli Agenti Marittimi, degli Spedizionieri e dei Doganalisti del porto della Spezia. Una nota congiunta firmata dai presidente delle tre associazioni: Andrea Fontana, Bruno Pisano e Giorgio Santiago Bucchioni, manifestano così il loro sconcerto: La Comunità portuale, unita, ritiene che discussioni di questo contenuto e di questo tenore non facciano bene all'immagine del porto della Spezia e conseguentemente alla sua capacità economica e alle sue potenzialità di sviluppo. Il porto della Spezia, attraverso ingenti investimenti pubblici e privati e con una visione avanzata nei processi sia operativi sia telematici ha assunto in questi anni un ruolo primario nello scenario internazionale diventando un Porto Core collegato alla rete europea T-Ten e acquisendo il primato del porto Italiano che trasferisce oltre il 35 % delle merci su treno. Crediamo prosegua la nota convinti che il porto della Spezia non abbia bisogno di rilanci ma piuttosto, come più volte e coralmemente espresso e sottolineato, di continuità, nel solco dell'efficienza e della concretezza nei progetti di sviluppo già cantierabili previsti dal Piano regolatore portuale (Prp). La città della Spezia e il suo porto commerciale non possono permettersi, soprattutto in questo particolare momento, di essere danneggiati da questioni che ad oggi non hanno un obiettivo riscontro e risultano anche fuorvianti per importanti player mondiali che scalano o che vorrebbero scalare nel nostro porto. Il porto è la prima risorsa del nostro territorio. Per questo motivo auspichiamo che tutte le discussioni che hanno per oggetto il porto e la sua economia non si affidino ai gossip basati su sensazioni e non, come logica vuole, sugli atti ufficiali. E per questo stesso motivo, concludono Fontana, Pisano e Bucchioni, invitiamo tutte le forze economiche e sociali ad una ferma assunzione di responsabilità per il bene del porto, dell'economia, del lavoro e dell'occupazione della nostra città e concorrano inoltre a valorizzare i molti aspetti positivi che in molti ci invidiano.



LSCT, l'ad Scalisi contro Di Sarcina: "Le sue parole prive di fondamento. Decisi a restare lavorando al fianco di una vera istituzione"

Redazione

La Spezia - "Le affermazioni dell'ing. Francesco Di Sarcina sono frutto di un'esternazione personale, e sembrano voler far sorgere il dubbio sulla credibilità dei piani di sviluppo del gruppo Contship Italia e in particolare di La Spezia Container Terminal (LSCT). Per questo motivo, possono essere catalogate, nei contenuti e nella sostanza, prive di fondamento". Sono le parole di fuoco di Alfredo Scalisi, amministratore delegato di LSCT, che risponde per le rime alle esternazioni rilasciate ieri dal commissario straordinario del **porto** spezzino. Esternazioni molto dure nella forma e nella sostanza: "La situazione è difficile all'interno della società perché c'è stata una emorragia di personale, quadri e tecnici. Per questo motivo, si sono fatti concreti i rumors sulla cessione - ha dichiarato Di Sarcina -. Tuttavia, non c'è dubbio che vediamo un forte attrito tra le due anime del terminal, cioè Contship Italia e MSC. Secondo me, il problema è che i due azionisti se non trovassero una sintesi, l'anima MSC potrebbe virare verso altri lidi e l'anima Contship potrebbe investire verso altri porti stranieri" Scalisi replica duro: "Vogliamo rassicurare ancora una volta tutti. Contship Italia ribadisce con fermezza quanto comunicato durante la presentazione della nuova organizzazione in data 30 ottobre 2020 e pubblicamente con il comunicato stampa del 29 ottobre, ed è decisa e determinata a mantenere la sua presenza a La Spezia lavorando a fianco di una vera istituzione per realizzare quanto previsto dal nostro piano di sviluppo. Il futuro del terminal è solido e insieme lavoreremo per crescere ancora".



LSCT, l'ad Scalisi contro Di Sarcina: "Le sue parole prive di fondamento. Decisi a restare lavorando al fianco di una vera istituzione"

11 DICEMBRE 2020 - Redazione



La Spezia - "Le affermazioni dell'ing. Francesco Di Sarcina sono frutto di un'esternazione personale, e sembrano voler far sorgere il dubbio sulla credibilità dei piani di sviluppo del gruppo Contship Italia e in particolare di La Spezia Container Terminal (LSCT). Per questo motivo, possono essere catalogate, nei contenuti e nella sostanza, prive di fondamento".

Sono le parole di fuoco di **Alfredo Scalisi**, amministratore delegato di LSCT, che risponde per le rime alle esternazioni rilasciate ieri dal commissario straordinario del porto spezzino. Esternazioni molto dure nella forma e nella sostanza: "La situazione è difficile all'interno della società perché c'è stata una emorragia di personale, quadri e tecnici. Per questo motivo, si sono fatti concreti i rumors sulla cessione - ha dichiarato Di

Iscriviti alla newsletter

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

NO grazie

La Spezia, il cluster a piedi uniti sull' Authority: "Sconcerto e incredulità per i gossip sul porto"

Redazione

La Spezia - 'Sconcerto, incredulità e preoccupazione'. Sono le tre parole che usano le associazioni degli agenti marittimi, spedizionieri e doganalisti del **porto** della Spezia dopo il "botta e risposta" tra il commissario straordinario dell' Authority, Francesco Di Sarcina, e l' amministratore delegato di La Spezia Container Terminal, Alfredo Scalisi. 'La Comunità portuale, unita, ritiene che discussioni di questo contenuto e di questo tenore non facciano bene all' immagine del **porto** della Spezia e conseguentemente alla sua capacità economica e alle sue potenzialità di sviluppo', scrivono in un comunicato congiunto i tre presidente Giorgio Bucchioni (agenti marittimi), Andrea Fontana (spedizionieri) e Bruno Pisano (doganalisti). Nel mirino finisce il commissario dell' ente per le esternazioni, definite da lui stesso 'dirimpenti', sul futuro incerto del terminal container spezzino, gestito da Contship Italia (60%) e MSC (40%), tramite la finanziaria Marinvest. 'La città della Spezia e il suo **porto** commerciale - rincarano la dose i presidenti - non possono permettersi, soprattutto in questo particolare momento, di essere danneggiati da questioni che ad oggi non hanno un obiettivo riscontro e risultano anche fuorvianti per importanti player mondiali che scalano o che vorrebbero scalare nel nostro **porto**'. Non solo: 'Il **porto** della Spezia, attraverso ingenti investimenti pubblici e privati e con una visione avanzata nei processi sia operativi sia telematici ha assunto in questi anni un ruolo primario nello scenario internazionale diventando un **porto** core collegato alla rete europea T-Ten e acquisendo il primato del **porto** Italiano che trasferisce oltre il 35 % delle merci su treno'. E ancora: 'Crediamo convinti che il **porto** della Spezia non abbia bisogno di rilanci ma piuttosto, come più volte e coralmemente espresso e sottolineato, di continuità, nel solco dell' efficienza e della concretezza nei progetti di sviluppo già cantierabili previsti dal Piano regolatore portuale (PRP)'. 'Il **porto** è la prima risorsa del nostro territorio - concludono i presidenti -. Per questo motivo auspichiamo che tutte le discussioni che hanno per oggetto il **porto** e la sua economia non si affidino ai gossip basati su sensazioni e non, come logica vuole, sugli atti ufficiali. E per questo stesso motivo invitiamo tutte le forze economiche e sociali ad una ferma assunzione di responsabilità per il bene del **porto**, dell' economia, del lavoro e dell' occupazione della nostra città e concorrano inoltre a valorizzare i molti aspetti positivi che in molti ci invidiano'.



La Spezia, il cluster a piedi uniti sull' Authority: "Sconcerto e incredulità per i gossip sul porto"

01 DICEMBRE 2020 - Redazione



La Spezia - "Sconcerto, incredulità e preoccupazione". Sono le tre parole che usano le associazioni degli agenti marittimi, spedizionieri e doganalisti del porto della Spezia dopo il "botta e risposta" tra il commissario straordinario dell' Authority, Francesco Di Sarcina, e l' amministratore delegato di La Spezia Container Terminal, Alfredo Scalisi.

"La Comunità portuale, unita, ritiene che discussioni di questo contenuto e di questo tenore non facciano bene all' immagine del porto della Spezia e conseguentemente alla sua capacità economica e alle sue potenzialità di sviluppo", scrivono in un comunicato congiunto i tre presidenti Giorgio Bucchioni (agenti marittimi), Andrea Fontana (spedizionieri) e Bruno Pisano (doganalisti). Nel mirino finisce il commissario dell' ente per le esternazioni, definite da lui stesso "dirimpenti", sul futuro incerto del terminal container spezzino, gestito da Contship Italia (60%) e MSC (40%), tramite la finanziaria Marinvest.

Iscriviti alla newsletter

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

Spezia: Di Sarcina è stato nominato commissario AdSp

LA SPEZIA È arrivata la nomina da parte della ministra Paola De Micheli a Francesco Di Sarcina come Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale. Di Sarcina, ingegnere, fino a oggi ha ricoperto l'incarico di Segretario generale dell'ente affiancando dal Giugno del 2017 la ormai ex presidente Carla Roncallo, che si è insediata all'Autorità di Regolazione dei Trasporti con il nuovo incarico di consigliere nel Cda. La nomina da parte della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, si inserisce in un percorso di continuità di azione dell'ente, in attesa della ricostituzione dei vertici ordinari. Francesco Di Sarcina si occupa di portualità dal 2004: prima come funzionario del Genio Civile OO.MM. di Palermo, dirigente e poi Segretario generale dell'Autorità portuale di Messina. Da Segretario generale è stato responsabile della S.T.O. dell'Ente, coordinando tutte le attività necessarie ad attuare le direttive della presidente, collaborando con lei alla definizione delle strategie, anche nella qualità di Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza. Ringrazio la ministra De Micheli per avermi dato fiducia in questa fase di transizione verso la nuova presidenza -ha commentato il nuovo Commissario- e, conscio della delicatezza dell'incarico, farò il massimo per il bene dei porti della Spezia e di Marina di Carrara e dei relativi territori.

The collage contains three distinct elements:

- Top Left:** A snippet of a newspaper article with the headline "Spezia: Di Sarcina è stato nominato commissario AdSp". The text below discusses the appointment of Francesco Di Sarcina as the extraordinary commissioner of the Ligurian Eastern Port System Authority, mentioning his previous role as general secretary and the current president, Carla Roncallo.
- Top Right:** A photograph of a harbor scene with the headline "Laghezza: garantire al nuovo Commissario gli strumenti per rilanciare il porto ligure". The text below talks about the Ligurian Eastern Port System Authority's commitment to the Ligurian coast and the role of the new commissioner in relaunching the port.
- Bottom Right:** A technical poster for "SHINTE" titled "Tecnici della distribuzione per gamma industriale e lattica". It features a logo with a stylized 'S' and 'T' and lists various technical specifications and contact information for SHINTE S.p.A.

Laghezza: garantire al nuovo Commissario gli strumenti per rilanciare il porto ligure

LA SPEZIA Garantire al nuovo commissario Francesco Di Sarcina gli strumenti per rilanciare il porto di La Spezia, è ritenuto fondamentale dalla locale Comunità portuale. Come noto, dopo la nomina di Carla Roncallo a componente dell'Autorità di regolazione dei trasporti (Art) il già segretario generale dell'AdSp del Mar Ligure orientale è stato scelto dal Mit per ricoprire l'incarico di commissario straordinario dell'Ente. Ma, oltre alla continuità, è necessaria anche l'accelerazione dei processi per il completamento del Piano regolatore portuale, sia per quanto riguarda il traffico merci che crocieristico, secondo il percorso ben illustrato dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che attende una pronta realizzazione delle nuove infrastrutture, in particolare quelle relative allo sviluppo delle aree container, alla logistica che ne consegue, e alle crociere, che viaggiano purtroppo sul consueto ritardo della tabella di marcia burocratica. E, affinché ciò accada sottolinea Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, rivolgendosi direttamente alla ministra De Micheli è indispensabile che Francesco Di Sarcina, nuovo commissario nominato al timone dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale, sia dotato dei poteri indispensabili per andare oltre alla gestione dell'ordinaria amministrazione, disponendo di una garanzia di continuità che gli consenta di completare, con il sostegno coeso, che già la Comunità portuale gli assicura, il percorso iniziato come segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure orientale, percorso che oggi merita di essere valorizzato. Secondo Laghezza il porto di La Spezia, che è stato per molti anni un punto di riferimento per efficienza e competitività di tutta la portualità nazionale, contribuendo in modo determinante alla definizione, alle principali innovazioni normative e procedurali, dalla legge 84/94 alla prima applicazione dello Sportello Unico Doganale, si trova ad affrontare sfide importanti, che richiedono una guida salda e specialmente uomini, come Di Sarcina, che conoscano a fondo il porto e non siano precipitati invece da altri mondi, come la burocrazia ministeriale o la politica. È quindi indispensabile che non venga interrotto un processo virtuoso che si traduca in una rapida realizzazione delle nuove opere alle quali è legata la competitività del porto. La Comunità portuale conclude Laghezza segue con attenzione questo percorso, al quale ha sempre contribuito e continuerà a contribuire con idee e progetti, nell'auspicio che La Spezia mantenga e sviluppi il suo ruolo centrale nel sistema logistico e portuale italiano.



La trasformazione dello shipping fra virus e digitale

Dibattito acceso sul rischio di monopolio nei porti Alla Spezia possibile revisione della concessione Lsc

ALBERTO GHIARA GENOVA. Il settimo Forum su shipping e trasporto intermodale organizzato lo scorso 30 novembre da TheMediTelegraph, il primo all'epoca del Sars-Cov-2 e per questo rigorosamente online, ha fatto il punto sugli effetti della pandemia nel mondo dello shipping. Oltre alla conta dei danni, rimasta in questa occasione abbastanza sottotraccia, quello che è emerso maggiormente è la voglia di ripartire del settore e lo slancio acquisito soprattutto in due campi, la digitalizzazione e la sostenibilità. Sono stati soprattutto questi due i fili che hanno condotto la discussione nel corso delle tre sessioni, animate da personaggi di spicco dello shipping italiano. «Il Covid - ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, Paolo Emilio Signorini - ha accelerato la diffusione delle applicazioni digitali nelle varie fasi della catena logistica. Nel porto di Genova arrivano ogni giorno più di 5 mila mezzi pesanti. L'incontro fisico fra autotrasportatori e uffici mezzi dei terminal era totalmente inappropriato per la tutela della salute. Abbiamo accelerato sull'utilizzo di una app che permette di evitare l'approccio fisico per il disbrigo delle pratiche, ma ha consentito anche di accelerare sulla procedura dell'appuntamento intermodale con la programmazione di arrivi e partenze ». Oltre all'intervento pubblico, Signorini ha citato anche il caso dei privati: «Operatori globali come quelli che abbiamo in quasi tutti i porti italiani sono avvantaggiati dal Port community system e dalla sua evoluzione nella Piattaforma logistica nazionale perché hanno le risorse per organizzare l'innalzamento della qualità e l'efficienza in misura maggiore rispetto a imprese a conduzione familiare che sono più sotto pressione». L'attrito fra operatori globali e operatori locali, così come quello fra terminalisti per conto terzi e armatori-terminalisti sono stati toccati anche da altri relatori nel corso della conferenza. Fabrizio Vettosi, direttore generale di Vsl Club, ha puntato il dito contro «le tante situazioni di monopolio nei porti italiani nei quali per un soggetto esterno non è possibile entrare». Il presidente di Assiterminal, Luca Becce, ha detto che non vede rischi per la concorrenza. «Credo che parlarne - ha detto Becce - sia fuori luogo. Il gruppo Contship fino a qualche anno fa gestiva un network terminalistico che ha soddisfatto anche gli armatori e nessuno gridava al monopolio. Oggi è fuori luogo parlare di monopolio perché due terminal genovesi, localizzati a Genova, hanno avviato una fusione, Psa e Sech: siamo tutti portatori di diritti che la legge ci consente di far valere, ma parlare di monopolio è una situazione tirata per i capelli. La compagnia marittima Msc ha condotto brillantemente operazioni simili a Genova e in Italia, nessuno parla di monopolio ». Nel corso del suo intervento, Becce ha annunciato che i terminalisti Lsc (Contship) della Spezia e Tcr di Civitavecchia hanno aderito a Assiterminal. È il passaggio finale di un percorso all'interno del settore che secondo Becce ha visto prevalere un'idea industriale di terminalismo. E secondo Becce è anche il segnale che Contship ha intenzioni serie alla Spezia, dove gestisce il terminal con Msc e dove potrebbero esserci presto novità sul fronte della concessione, annunciate durante il convegno dal commissario dell'Autorità di sistema della Spezia e di Marina di Carrara, Francesco Di Sarcina. «L'importante - ha detto il commissario - è che ci sia l'intenzione di andare avanti con gli investimenti, perché oggi il porto è al massimo delle sue capacità. Non so quello che succederà, i due soci non lo dicono all'Authority, comunque percepiamo un forte attrito tra le due anime del terminal, Msc e Contship. Se non troveranno modo per un accordo l'anima Msc virerà verso altri lidi e l'anima Contship concentrerà gli investimenti verso altri paesi. Ultimamente i due



soci hanno espresso l'idea di invertire gli investimenti, che è sensata se non è soltanto un modo per prendere tempo in vista di



L'Avvisatore Marittimo

La Spezia

un'eventuale vendita che non si è ancora concretizzata. Vogliamo cogliere l'occasione - ha aggiunto - della discussione di queste possibili modifiche del piano di impresa per riscrivere la concessione di Lsct, che oggi lascia molta libertà al terminalista e poche armi all'Autorità di sistema ». Le dinamiche pesanti fra operatori globali hanno cambiato la faccia del terminalismo italiano in pochi anni, come ha testimoniato Aldo Negri, del gruppo Finsea, che ha lasciato il settore terminalistico «per essere un gruppo più indipendente, per avere maggiore libertà. Noi siamo stati i precursori del terminalismo portuale in Italia, ma oggi il settore vede l'ingresso di player sempre più grandi e c'è una richiesta sempre maggiore di investimenti a fronte di marginalità sempre più basse». Finsea si sta guardando intorno per investire quanto ricavato dalla vendita dei terminal: «Stiamo lavorando a ulteriori diversificazioni che spero potremo presto annunciare », ha concluso Negri. Riguardo agli effetti del Covid sugli agenti marittimi genovesi, il presidente di Assagenti, Paolo Pessina, ha affermato che «lo stato di salute delle aziende nostre associate è buono, abbiamo sofferto una riduzione dei volumi, ma ora c'è una ripresa, siamo vicini ai volumi dell'anno scorso. Qualcuno mese su mese ha fatto anche qualche numero in più».

Affidata la realizzazione Hub Portuale di Ravenna

RAVENNA In Prefettura a Ravenna, alla presenza anche della ministra Paola De Micheli e dell'assessore a Mobilità, Trasporti, Infrastrutture, Turismo e Commercio della Regione Emilia Romagna, Andrea Corsini (collegati in videoconferenza), del sindaco di Ravenna, Michele de Pascale e del direttore marittimo e Comandante del Porto di Ravenna, Giuseppe Sciarone, è stato firmato il Contratto di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori denominati Hub Portuale di Ravenna. La firma del Contratto, avvenuta tra Autorità di Sistema portuale ed il general contractor che nel Giugno scorso si è aggiudicato l'appalto, il raggruppamento temporaneo d'Imprese con mandataria il Consorzio Stabile Grandi Lavori Scrl, del quale è socio maggioritario e di riferimento la Rcm Costruzioni del Gruppo Raineone, e mandante Dredging International n.v., è stata accompagnata dalla firma di un Protocollo di Legalità sottoscritto al fine di garantire l'attuazione di idonee misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa per tutta la durata dell'appalto. Il Protocollo di Legalità, firmato dal prefetto, Enrico Caterino, dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, dai rappresentanti del general contractor, Umberto Esposito e, relativamente all'Art.10 del Protocollo stesso, riguardante il monitoraggio dei flussi di manodopera, anche dalle Organizzazioni Sindacali e dall'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Ravenna-Forlì-Cesena, testimonia la forte volontà di porre in essere ogni possibile misura di prevenzione a tutela dell'economia legale e a salvaguardia della realizzazione di opere di interesse pubblico da ogni tentativo di infiltrazione da parte di gruppi legati alla criminalità organizzata. Questo avviene in casi, come quello del Contratto di affidamento firmato, nel quale si affida la realizzazione di opere strategiche per un intero territorio e per un importo che sfiora i 200 milioni di euro. I lavori di questa Prima Fase del progetto, del valore complessivo di 235 milioni euro finanziati da CIPE, Banca Europea degli Investimenti, Unione Europea (Innovation and Networks Executive Agency) e dalla stessa Autorità di Sistema portuale consistono nell'escavo di 5 milioni di metri cubi di sedimenti, per approfondire i fondali del porto sino a -12,5 mt, nel rifacimento del primo lotto di banchine esistenti (per oltre 6,5 km) per adeguarle ai nuovi fondali e nella realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt in Penisola Trattaroli a servizio di una nuova area portuale da destinarsi principalmente a Terminal Container. Si sta ora procedendo verso la realizzazione della Fase II del Progetto Hub Portuale di Ravenna, che prevede l'adeguamento delle banchine, l'approfondimento dei fondali a -14,50 mt e la realizzazione di un impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo. Il progetto definitivo è stato redatto e nel corso del 2021, dopo aver ottenuto le relative autorizzazioni ambientali, sarà posto a bando di gara.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Berkan B, per il recupero probabile revoca a Micoperi

Sono sorte «divergenze» tra l' Autorità portuale e la capofila del raggruppamento che si era aggiudicato la gara. Ipotesi nuovo bando

L' **Autorità portuale** non ha ancora potuto sottoscrivere il contratto con la Micoperi per il recupero del relitto della Berkan B che giace semiaffondato lungo il Canale Piomboni. Sono, infatti, sorte «divergenze» con la capofila del raggruppamento di imprese che si era aggiudicato la gara d' appalto del dicembre 2019. A questo punto l' **Adsp** non esclude di revocare l' aggiudicazione e indire successivamente un nuovo bando di gara, con procedure accelerate. Il punto sulla vicenda Berkan B è stato fatto ieri pomeriggio in Consiglio comunale in seguito a un question time presentato dal consigliere di Ravenna in Comune, Massimo Manzoli, con la richiesta di fare il punto sullo stato del relitto. Nella risposta il vice sindaco Eugenio Fusignani ha spiegato i vari passi compiuti dall' **Autorità portuale**. L' **Adsp**, fin da luglio 2018 e in seguito di una formale richiesta della Capitaneria di Porto di Ravenna, «si è fatta carico dei costi necessari al mantenimento delle panne galleggianti antinquinamento che hanno costantemente garantito qualsiasi spandimento di sostanze inquinanti al di fuori delle stesse». Tale circostanza «è stata certificata anche dai risultati della specifica consulenza tecnica disposta dalla Procura nell' ambito del procedimento che vede indagati i vertici della stessa **Autorità** di Sistema **Portuale** per il reato di inquinamento ambientale (art. 452 bis) e non per quello - distinto e ben più grave anche in termini di pena - di cui all' art. 452 quater (disastro ambientale)». «Così come risulta dagli accertamenti svolti quotidianamente sia da personale dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** che da quello della Capitaneria di Porto - si legge nella nota tecnica letta da Fusignani - almeno dallo scorso mese di febbraio non sono state avvistate fuoriuscite di sostanze oleose dal relitto». Le «divergenze» sono insorte dopo le riunioni della Conferenza dei servizi che ha valutato il progetto esecutivo presentato da Micoperi e ha chiesto delle prescrizioni. I problemi sono nati per «la quantificazione economica delle attività connesse alle prescrizioni indicate» motivo per cui non si è ancora potuto addivenire alla stipula del contratto. L' **Adsp**, a questo punto, non esclude che «nell' esclusivo interesse pubblico, sia necessario procedere alla revoca dell' aggiudicazione ed alla successiva indizione di un nuovo bando di gara (per il quale verranno eventualmente utilizzate le procedure accelerate previste dal DL Semplificazioni)». Uno spiraglio si è aperto anche per gli altri relitti nell' area del Canale Piomboni: l' **Autorità portuale** sta infatti valutando come procedere per la rimozione complessiva. Nella replica, il consigliere Manzoli si è dichiarato «insoddisfatto e preoccupato perché, dopo un anno, non si è ancora capito quali sono le intenzioni della Micoperi».

lo. tazz. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

Il futuro va a fondi Così gli investitori sono entrati in porto (e in città)

Si trasforma l'identikit della proprietà di aziende e infrastrutture Chi sono i nuovi operatori sbarcati negli snodi-chiave

MAURO ZUCHELLI

Ancora non siamo con gli anelli davanti all' altare ma il matrimonio di Marterneri (presieduta dall' imprenditore livornese Giorgio Neri) con F2i la City finanziaria del Bel Paese lo dà ormai per cosa fatta. Da un lato, c'è Marterneri, l' azienda nata dall' aggregazione fra due grosse realtà dei traffici portuali dei prodotti forestali (la livornese Neri e la friulana Marter Spedizioni) che hanno dato vita al principale polo del settore in campo nazionale: 52,2 milioni di fatturato e utile in crescita del 71% nei conti 2019, dopo la fusione era finita nel 2015 sotto il controllo della holding finanziaria vicentina Palladio (Phf) delle famiglie venete di Roberto Meneguzzo e Giorgio Drago attraverso Vei Capital. E dall' altra? C'è il principale fondo infrastrutturale indipendente made in Italy, che ha alle spalle 19 soci fra cui le principali fondazioni italiane di tipo bancario (Cariplo), primari istituti di credito (Unicredit e Intesa San Paolo), grossi investitori esteri come China Investment più casse di previdenza italiane e fondi pensione stranieri (come quello dei dipendenti pubblici canadesi) e fondi sovrani (singaporeano). È F2i il campione tricolore delle infrastrutture. Già dal maggio dello scorso anno ha messo lo zampino nei settore porti con Fhp (F2i Holding Portuale) guidata da Umberto Masucci, ex numero uno dell' organizzazione degli agenti marittimi anche a livello internazionale e presidente nazionale del Propeller. Già da un anno e mezzo ha messo radici nei porti di Carrara, Marghera e Chioggia con terminal che sono lo snodo-chiave - spiegano da F2i - per «la maggior parte degli approvvigionamenti relativi a: 1) alla siderurgia nei distretti di Brescia, Verona e Vicenza; 2) ai cereali destinati alla trasformazione nei distretti industriali alimentari della Pianura Padana; 3) al marmo e alle pietre nei distretti lapidei di Carrara e Verona». E ora un quarto tassello del puzzle entrando nel campione della filiera forestali-carta. Del resto, fin dall' inizio Masucci aveva messo in chiaro in una intervista a The Meditegraph («penso che facciamo spesso l' errore di concentrarci solo sui containers e sui crocieristi»): F2i ha una grossa dote da spendere, visto che tre anni fa il suo Terzo Fondo aveva chiuso la raccolta a quota 3 miliardi. Con una strategia chiara: consolidare il proprio ruolo nella logistica a servizio di altre filiere di merci così centrali per la nostra economia. I fondi e il destino della flotta di onorato Non è questo l' unica presenza di fondi sulle nostre banchine. Lasciamo un attimo fra parentesi il caso della compagnia armatoriale di Vincenzo Onorato, ora guidata dal figlio Achille in tandem col fratello Alessandro: qui da noi ha un rilevante "peso" specifico (con le flotte di Moby, Tirrenia e Toremar più il terminal Ltm e il porto passeggeri, figuriamoci poi fra Piombino e Elba dove ha quasi tutte le partenze). Ce ne occuperemo perché dai fondi internazionali (soprattutto Soundpoint Capital, Cheyenne Capital e York Capital) è partito l' attacco che l' ha portata a centimetro dal patatrac e dai fondi sembra possa arrivare il "cavaliere bianco" che la porta in acque meno agitate. Lo vedremo in seguito. Spostiamo per ora i riflettori sul principale terminal contenitore del nostro scalo, uno dei primi 25 nel Mediterraneo. Adesso è nella cassaforte di due maxi-fondi internazionali: Infracapital (al timone Ed Clarke) e Infravia



Il Tirreno

Livorno

Capital Partners (fondata da Vincent Levita). Il primo ha la targa londinese: lo troviamo nell' arcipelago dei fondi di M&G Investment, che è una costola di Prudential Plc, un gigante seduto su un patrimonio di oltre 450 miliardi di dollari. Un po' meno del Pil dell' Argentina e un po' più di quello della Norvegia: fosse una nazione anziché un gruppo imprenditoriale, sarebbe fra i trenta stati più ricchi al mondo. Così i capitali internazionali hanno in mano il terminal Tdt. Controllano il terminal livornese Tdt attraverso Gip, la società genovese la cui maggioranza è ora nel possesso degli inglesi tramite Genny Uk2 Ltd mentre il 42,5% è dei francesi attraverso Infravia III Invest Société Anonyme, quartier generale in un angolino di Lussemburgo fra l' aeroporto e la foresta di Grunewald. È un fondo nato sotto l' ala di Ofi Asset Management, che a sua volta è "figlio" di una accoppiata di grandi nomi delle assicurazioni francesi (Macif e Matmut). Il restante 5% ce l' ha la società di investimenti di Giulio Schenone, l' unico esponente delle famiglie genovesi raggruppate in Gip che è rimasto nella società dopo la cessione ai fondi: non guida più però il consiglio d' amministrazione del terminal labronico, dal luglio scorso è tornato come presidente Luca Becce che ne era stato per anni l' amministratore delegato (con James William Franckland Hepburn e Romain Xavier Dechelette consiglieri). I fondi si erano affacciati in **porto** con Clessidra già quasi 15 anni fa: nel 2006 era entrato nella Fratelli Elia, a quei tempi un big delle bisarche per il trasporto di auto nuove; nel 2009 il manager Roberto Volpato aveva costruito l' alleanza con la Sintermar delle grandi dinastie portuali (Neri, Fremura e D' Alesio al 33% ciascuno) ed era andato all' attacco di uno dei traffici tradizionalmente in mano alla Compagnia Portuale guidata da Enzo Raugeri. L' aveva fatto andando in pressing anche sull' altro tassello-chiave che aveva fatto di Livorno lo snodo chiave in questo campo nel Sud Europa: il Faldo e la Autotrade & Logistic di Koelliker, società proprio dei portuali nel Faldo in zona Vicarello. Un altro passo, ed ecco che non c' entrano le banchine ma il mare sì: un grosso fondo è piombato qui dall' altro capo del mappamondo per conquistare (quasi) la metà di una infrastruttura che, se all' inizio è rimasta pressoché vuota, adesso marcia a pieno regime. Dall' oceano pacifico per il rigassificatore. Parliamo del rigassificatore a 22 chilometri dalle nostre coste che è destinato anche a diventare uno snodo per rifornire di gnl le navi e dunque far viaggiare presto flotte con propulsori meno inquinanti. I tedeschi di Uniper Global Commodities volevano vendere e nella primavera dello scorso anno il fondo australiano First State Investments ha tirato fuori 400 milioni di euro per il 48,2% di Olt: l' impianto della società che vede al timone gli amministratori delegati Giovanni Giorgi e Maurizio Zangrandi, "vale" una capacità di trasformazione autorizzata di gnl pari a poco meno di 4 miliardi di metri cubi all' anno. First State l' ha fatto utilizzando il braccio operativo dell' European Diversified Infrastructure Fund II, un fondo europeo che investe capitali con una strategia di lungo termine per conto soprattutto di fondi pensione e assicurazioni europei. E se quest' asset manager proveniente dall' Oceania ha già le spalle larghe perché gestisce una potenza di fuoco da quasi 130 miliardi di euro, in realtà la sua "famiglia" finanziaria è ancora più potente e viene sì dall' area del Pacifico, ma quella di sponda giapponese: nel frattempo è passato dal controllo della Commonwealth Bank of Australia a quelle della Mitsubishi Ufj Trust and Banking Corporation, fra le prime cinque banche dell' intero pianeta. Dev' esser per questo che il governo italiano ha deciso di non stare alla finestra e, per una volta seguendo una strategia di interesse nazionale comune seppure al variare delle alleanze di governo, ha mandato in campo il campione made in Italy per evitare che quest' infrastruttura strategica uscisse del tutto dal perimetro tricolore: ecco che l' altra metà dell' impianto è stata poco dopo acquistata da Snam. --© RIPRODUZIONE RISERVATA (1, segue)

Il Tirreno

Livorno

i fondi d' investimento

Chi e come: i nuovi soci fra mattone, industria, svago e imprese hi-tech

Arcadia entra nelle Grafiche Favillini che poi rilevano un' altra azienda per fare un polo nazionale. La start up che punta alla nuova stampa 3D

M.Z..

livorno Lo sbarco dei fondi nell' economia livornese riguarda, potevamo immaginarcelo, soprattutto il fronte del **porto**. Ma non solo: c' è anche qualcos' altro. Soprattutto nell' industria, magari a cominciare proprio dal mare. Con altri tre elementi del nostro mosaico. Per il primo bisogna tornare un po' indietro nel tempo: è relativo all' ingresso della merchant bank del finanziere Giovanni Tamburi nella "Ferrari dei superyacht", che dal 2015 è socio (con il 12%) di Paolo Vitelli e della figlia Giovanna in Azimut Benetti, fabbrica "prima della classe" da lungo tempo fra i produttori di panfili da sogno. Il secondo è risale all' estate pre-Covid e ha messo sul piatto 40 milioni di euro per acquisire il 40% della società: è la cifra sborsata da Oaktree Capital - corazzata losangelina che ha da gestire una montagna di 140 miliardi di dollari - per entrare in Costa Edutainment, l' "industria" dello svago educativo guidato da Beppe Costa che ha alla Terrazza Mascagni lo show dei pesci con l' Acquario. Il terzo è sempre in zona lungomare: se l' Acquario è 610 metri a sud del Cantiere, a contatto di gomito c' è invece l' ex palazzo della direzione dello stabilimento navalmeccanico. In quegli stessi

mesi è andata in **porto** l' operazione sotto il segno del mattone che, tramite la società Porta Medicea (senza più neanche il minimo zampino del Comune), ha visto Igd, colosso immobiliare delle grandi coop che ha in mano la costruzione della Porta a Mare, vendere a una società controllata dal "signor Luxottica", quel Leonardo Del Vecchio che sugli occhiali ha costruito l' impero che ne ha fatto uno dei primi 40 ultraricchi del mondo. Igd è una immobiliare "rossa" che piace ai grandi capitalisti: pochi anni fa aveva fatto capolino negli affari della Porta a Mare (e complessivamente nel business di Igd) il finanziere George Soros con il suo fondo Quantum, andandosene poi nella primavera di tre anni fa. In precedenza, sempre Igd aveva ceduto a un fondo immobiliare riservato gestito da Bnp Paribas (Reim sgr) per 47 milioni di euro i 7300 metri quadri della galleria delle "Fonti del Corallo" riottenendola in affitto di lunga durata. Da segnalare che, come riferisce Bebeez, sono passate di mano le Grafiche Favillini, impresa ultracentenaria di proprietà dell' omonima famiglia labronica che, nell' ultimo quarto di secolo, per iniziativa di Alberto e Eugenio Favillini, si è imposta fra i principali operatori made in Italy nella realizzazione di imballaggi per l' industria farmaceutica (fino a ottenere riconoscimenti come l' "Oscar" di settore). Pochi giorni prima del lockdown il 60% dell' azienda è stato rilevato dal fondo chiuso Arcadia Small Cap Il insieme a una serie di altri soggetti, i fratelli Favillini con il 40% hanno mantenuto la guida dell' azienda, che è andata subito verso la crescita e in estate ha acquisito Idea Grafica con la scelta strategica di costruire uno dei primi due-tre poli nazionali. Arcadia è una società di manager-imprenditori che si occupa di «gestione del risparmio indipendente specializzata in investimenti nel capitale di piccole-medie imprese italiane non quotate». L' ultima sottolineatura è dedicata a un' idea particolare di fondo: arriva da Lucca, dove l' équipe di A11 Venture, società lucchese di investimenti ad alto potenziale, che punta a far da acceleratore per una start up nata a Livorno nella galassia high tech della ricerca della Scuola superiore di studi universitari Sant' Anna: si chiama 3DNextech, l' ha fondata sei anni fa l' imprenditore-scienziato labronico Andrea





Il Tirreno

Livorno

per questa nuova frontiera della produzione industriale. I lettori del Tirreno la conoscono: si è guadagnata gli onori della cronaca con l' anteprima di una nuova soluzione per correggere alcuni problemi della stampa tridimensionale. Quanto basta per mettersi in luce sotto gli occhi di un gigante come Electrolux che l' ha dichiarata vincitrice di "Call4Startup" in mezzo a un fiorire di imprese innovative di mezzo mondo. --M.Z..

L'AdSp del mar Tirreno settentrionale rieletta ai vertici di Villes et Ports

LIVORNO Livorno ai vertici di Villes et Ports. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale è stata infatti appena rieletta nel Cda dell'Associazione Internazionale delle città portuali. La nomina informa una nota dell'ente è stata formalizzata nei giorni scorsi: nello specifico, l'AdSp di Livorno e Piombino siederà nel collegio delle Autorità portuali, a fianco dei rappresentanti dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale (porti di Venezia e Chioggia) e delle Autorità portuali di Guadeloupe e Douala. E' un grande piacere poter avere di nuovo l'Autorità di Sistema portuale dell'Alto Tirreno nel Cda di Villes et Ports ha dichiarato il numero uno dell'associazione Philippe Matthis i rapporti, in particolare con il porto di Livorno, sono regolari e ormai consolidati da tempo: l'apertura del Port Center di Livorno, nel 2015, e il suo coinvolgimento attivo nel Port Center Network dell'associazione ne sono la perfetta dimostrazione. Soddisfatto anche il segretario generale dell'AdSp, Massimo Provinciali: In tempi come quelli che stiamo vivendo, in cui si è soliti sacrificare l'essenziale per l'urgenza, ci dimentichiamo spesso dell'importanza valoriale che il tema del rapporto porto/città riveste ai fini della instaurazione di una corretta dinamica relazionale tra le istituzioni e i cittadini ha dichiarato. Continuare ad essere parte integrante di un'associazione importante come Villes et Ports è per noi non solo un grande onore ma l'attestazione del lavoro che compiamo ogni giorno per creare sempre nuovi ponti tra i porti di riferimento e le rispettive città. Come era solito ripetere il presidente Giuliano Gallanti, i porti non sono soltanto luoghi ad alto tasso di traffico commerciale, ma rappresentano la ragione fondativa grazie alla quale può manifestarsi il senso di appartenenza di una comunità alla propria realtà territoriale.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

LA NOMINA

Giampieri prorogato alla guida dello scalo

È scaduto ufficialmente ieri il mandato di Rodolfo Giampieri a presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Marche ed Abruzzo. In realtà Giampieri resterà al vertice dell' organizzazione probabilmente fino all' inizio del 2021 visto che esiste un tempo di proroga di 45 giorni. Sarà il ministro competente, Paola De Micheli, titolare delle Infrastrutture, a proporre il nome del prossimo presidente e Giampieri è pronto ad essere investito per la sua seconda 'legislatura'.

Energia pulita dalla plastica trovata in mare
Ha preso avvio dal porto di Ancona la sperimentazione del dispositivo di recupero delle Green Plastics: ecco come funziona

Giampieri prorogato alla guida dello scalo

Container Village al Molo Rizzo, chiesta la concessione estiva per altri tre anni

Il porto vara investimenti per quindici milioni

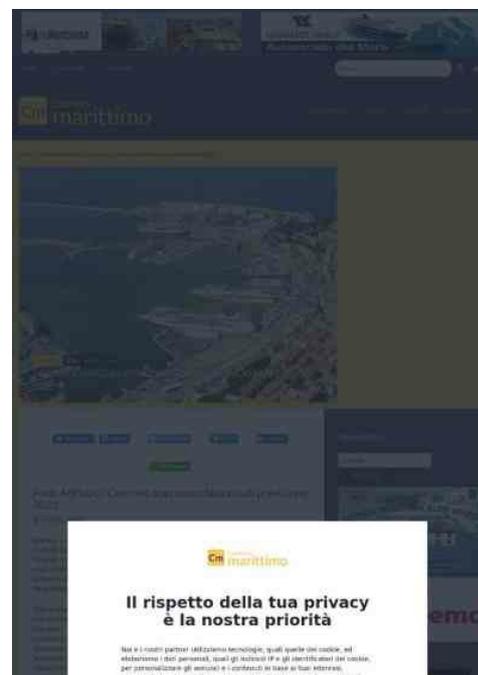
Approvato il Bilancio 2021 «Entrate in aumento dopo un anno terribile»

LE INFRASTRUTTURE ANCONA Il nuovo volto del porto passa attraverso anche investimenti milioanri. Nel Bilancio 2021 approvato all' unanimità dal Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale ha approvato ieri all' unanimità, con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, gli interventi più importanti, per un investimento di circa 15 milioni, riguarderanno la ristrutturazione edificio sede mercato ittico, interventi a sostegno per l' intermodalità, la manutenzione straordinaria degli edifici ex Rfi al parcheggio ex Scalo Marotti, il completamento dei lavori di adeguamento delle banchine 13 e 14 per navi traghetto, la pavimentazione delle banchine 19, 20 e 21, la manutenzione dei fondali. Alle entrate del bilancio dell' Adsp contribuiscono le tasse portuali e di ancoraggio, i canoni demaniali e le autorizzazioni per le operazioni portuali, il traffico passeggeri e automezzi, i progetti europei e i trasferimenti dallo Stato. Fra i dati di rilievo del bilancio di previsione 2021, quello dell' incidenza del costo del personale sulle entrate correnti, pari soltanto al 29,08%. Una percentuale che sottolinea una gestione complessiva efficiente da parte dell' Ap, simile alle migliori amministrazioni di imprese private, e che tiene conto della copertura totale della pianta organica dell' Adsp che avverrà nel corso del 2021. «Con il bilancio di previsione per il 2021 affrontiamo con consapevolezza il difficile periodo che l' economia sta vivendo afferma il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri attuando una programmazione annuale che tiene conto di un prudente e contenuto aumento delle entrate rispetto ad un 2020 veramente terribile, per effetto della pandemia, adottando un ulteriore contenimento delle spese generali senza rinunciare agli investimenti per le infrastrutture, fondamentali per le strategie delle imprese portuali che creano sviluppo e occupazione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Indicatore	2019	2020	2021
56	101	2019	2021
52	101	2019	2021
33	101	2019	2021

Porti Adriatico Centrale approvato bilancio di previsione 2021

01 Dec, 2020 Ancona - Il Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del **mare Adriatico centrale** (porti di Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona) ha approvato all'unanimità, con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, il bilancio preventivo 2021 su cui aveva già espresso parere positivo l' Organismo di partenariato della risorsa **mare** il 27 novembre. Un bilancio che, in maniera prudentiale, tiene conto della difficile situazione dettata dalle conseguenze dell' emergenza sanitaria. 'Con il bilancio di previsione per il 2021 affrontiamo con consapevolezza il difficile periodo che l' economia sta vivendo - afferma il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri - attuando una programmazione annuale che tiene conto di un prudente e contenuto aumento delle entrate rispetto ad un 2020 veramente terribile, per effetto della pandemia, adottando un ulteriore contenimento delle spese generali senza rinunciare agli investimenti per le infrastrutture , fondamentali per le strategie delle imprese portuali che creano sviluppo e occupazione'.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità portuale, approvato il bilancio di previsione

REPORT - Fra i dati di rilievo per il 2021, quello dell'incidenza del costo del personale sulle entrate correnti, pari soltanto al 29,08%

Il Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale** ha approvato all' unanimità, con il parere favorevole del collegio dei revisori dei conti, il bilancio preventivo 2021 su cui aveva già espresso parere positivo l' organismo di partenariato della risorsa **mare** il 27 novembre. Un bilancio che, in maniera prudente, tiene conto della difficile situazione dettata dalle conseguenze dell' emergenza sanitaria. Il bilancio preventivo riguarda l' amministrazione dei sei porti di competenza dell' Adsp, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona. Alle entrate del bilancio dell' Adsp contribuiscono le tasse portuali e di ancoraggio, i canoni demaniali e le autorizzazioni per le operazioni portuali, il traffico passeggeri e automezzi, i progetti europei e i trasferimenti dallo Stato. Fra i dati di rilievo del bilancio di previsione 2021, quello dell' incidenza del costo del personale sulle entrate correnti, pari soltanto al 29,08%. Una percentuale che sottolinea una gestione complessiva efficiente da parte dell' **Autorità di sistema portuale**, simile alle migliori amministrazioni di imprese private, e che tiene conto della copertura totale della pianta organica dell' Adsp che avverrà nel corso del 2021. «Con il bilancio di previsione per il 2021 affrontiamo con consapevolezza il difficile periodo che l' economia sta vivendo - afferma il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri - attuando una programmazione annuale che tiene conto di un prudente e contenuto aumento delle entrate rispetto ad un 2020 veramente terribile, per effetto della pandemia, adottando un ulteriore contenimento delle spese generali senza rinunciare agli investimenti per le infrastrutture, fondamentali per le strategie delle imprese portuali che creano sviluppo e occupazione».

The screenshot shows the website 'cronacheancona.it' with a navigation menu (HOME, TUTTE LE NOTIZIE, TUTTI I COMUNI, SPORT, POLITICA, ECONOMIA, EVENTI, WINE & FOOD) and a search bar. The main article is titled 'Autorità portuale, approvato il bilancio di previsione' and includes a sub-headline: 'REPORT - Fra i dati di rilievo per il 2021, quello dell'incidenza del costo del personale sulle entrate correnti, pari soltanto al 29,08%'. The article text is partially visible, mentioning the approval of the 2021 budget by the Port Authority of the Central Adriatic Sea. A sidebar on the right contains a list of other news items, including '1. 18-23 - Da rifatti ad avvilita...', '2. 18-19 - Sella, Carlini - «È tra...», '3. 18-02 - Autorità portuale...', '4. 15-07 - Città di Palombara...', '5. 13-04 - Il premio "Picchio...', and '6. 18-17 - Incompetenza...'. The website also features a 'BANCA MACERATA' advertisement and a 'SICURO DI AVERE LA MIGLIORE CONSULENZA?' banner.

AdSP Adriatico centrale: approvato all' unanimità il bilancio preventivo 2021

(FERPRESS) Ancona, 1 DIC Il Comitato di gestione dell'**Autorità di sistema portuale** del **mare Adriatico centrale** ha approvato ieri all'unanimità, con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, il bilancio preventivo 2021 su cui aveva già espresso parere positivo l'Organismo di partenariato della risorsa **mare** il 27 novembre. Un bilancio che, in maniera prudente, tiene conto della difficile situazione dettata dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria. Il bilancio preventivo riguarda l'amministrazione dei sei porti di competenza dell'Adsp, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona. Alle entrate del bilancio dell'Adsp contribuiscono le tasse portuali e di ancoraggio, i canoni demaniali e le autorizzazioni per le operazioni portuali, il traffico passeggeri e automezzi, i progetti europei e i trasferimenti dallo Stato. Fra i dati di rilievo del bilancio di previsione 2021, quello dell'incidenza del costo del personale sulle entrate correnti, pari soltanto al 29,08%. Una percentuale che sottolinea una gestione complessiva efficiente da parte dell'**Autorità di sistema portuale**, simile alle migliori amministrazioni di imprese private, e che tiene conto della copertura totale della pianta organica dell'Adsp che avverrà nel corso del 2021. Con il bilancio di previsione per il 2021 affrontiamo con consapevolezza il difficile periodo che l'economia sta vivendo afferma il presidente dell'**Autorità di sistema portuale**, Rodolfo Giampieri attuando una programmazione annuale che tiene conto di un prudente e contenuto aumento delle entrate rispetto ad un 2020 veramente terribile, per effetto della pandemia, adottando un ulteriore contenimento delle spese generali senza rinunciare agli investimenti per le infrastrutture, fondamentali per le strategie delle imprese portuali che creano sviluppo e occupazione.



Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Approvato il bilancio preventivo 2021 dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Giampieri: la programmazione annuale che tiene conto di un prudente e contenuto aumento delle entrate leri il Comitato di gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** ha approvato all' unanimità, con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, il bilancio preventivo 2021 dell' ente, su cui la scorsa settimana aveva già espresso parere positivo l' Organismo di partenariato della risorsa **mare**. L' AdSP ha specificato che il bilancio preventivo, che riguarda l' amministrazione dei sei porti di Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona, in maniera prudente tiene conto della difficile situazione dettata dalle conseguenze dell' emergenza sanitaria. L' ente ha evidenziato che, fra i dati di rilievo del bilancio preventivo 2021, figura quello dell' incidenza del costo del personale sulle entrate correnti, pari soltanto al 29,08%, una percentuale - ha sottolineato l' AdSP - che sottolinea una gestione complessiva efficiente da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale**, simile alle migliori amministrazioni di imprese private, e che tiene conto della copertura totale della pianta organica dell' AdSP che avverrà nel corso del 2021. «Con il bilancio di previsione per il 2021 - ha commentato il presidente dell' AdSP, Rodolfo Giampieri - affrontiamo con consapevolezza il difficile periodo che l' economia sta vivendo, attuando una programmazione annuale che tiene conto di un prudente e contenuto aumento delle entrate rispetto ad un 2020 veramente terribile, per effetto della pandemia, adottando un ulteriore contenimento delle spese generali senza rinunciare agli investimenti per le infrastrutture, fondamentali per le strategie delle imprese portuali che creano sviluppo e occupazione».



Ancona approva bilancio preventivo 2021

Tiene conto della difficile situazione per l'emergenza sanitaria

Redazione

ANCONA Il bilancio preventivo 2021 dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale è stato approvato all'unanimità dal Comitato di gestione dell'AdSp, con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti. In merito al bilancio preventivo 2021 approvato ieri, aveva già espresso parere positivo l'Organismo di partenariato della risorsa mare il 27 Novembre. Si tratta, come precisa la stessa AdSp di un bilancio che, in maniera prudente, tiene conto della difficile situazione dettata dalle conseguenze dell'emergenza sanitaria. Il bilancio preventivo riguarda l'amministrazione dei sei porti di competenza dell'AdSp, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona. Alle entrate del bilancio dell'AdSp contribuiscono le tasse portuali e di ancoraggio, i canoni demaniali e le autorizzazioni per le operazioni portuali, il traffico passeggeri e automezzi, i progetti europei e i trasferimenti dallo Stato. Fra i dati di rilievo del bilancio di previsione 2021, quello dell'incidenza del costo del personale sulle entrate correnti, pari soltanto al 29,08%. Una percentuale che sottolinea una gestione complessiva efficiente da parte dell'Autorità di Sistema portuale, simile alle migliori amministrazioni di imprese private, e che tiene conto della copertura totale della pianta organica dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale che avverrà nel corso del 2021. Con il bilancio di previsione per il 2021 affrontiamo con consapevolezza il difficile periodo che l'economia sta vivendo afferma il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Rodolfo Giampieri attuando una programmazione annuale che tiene conto di un prudente e contenuto aumento delle entrate rispetto ad un 2020 veramente terribile, per effetto della pandemia, adottando un ulteriore contenimento delle spese generali senza rinunciare agli investimenti per le infrastrutture, fondamentali per le strategie delle imprese portuali che creano sviluppo e occupazione.



Ancona, l' AdSP approva il bilancio preventivo 2021

Redazione

Ancona - Il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato ieri all' unanimità, con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti , il bilancio preventivo 2021 su cui aveva già espresso parere positivo l' Organismo di partenariato della risorsa mare il 27 novembre. Un bilancio che, in maniera prudentiale, tiene conto della difficile situazione dettata dalle conseguenze dell' emergenza sanitaria. Il bilancio preventivo riguarda l' amministrazione dei sei porti di competenza dell' Adsp, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona . Alle entrate del bilancio dell' Adsp contribuiscono le tasse portuali e di ancoraggio, i canoni demaniali e le autorizzazioni per le operazioni portuali, il traffico passeggeri e automezzi, i progetti europei e i trasferimenti dallo Stato. Fra i dati di rilievo del bilancio di previsione 2021, quello dell' incidenza del costo del personale sulle entrate correnti, pari soltanto al 29,08%. Una percentuale che sottolinea una gestione complessiva efficiente da parte dell' Autorità di sistema portuale, simile alle migliori amministrazioni di imprese private, e che tiene conto della copertura totale della pianta organica dell' Adsp che avverrà nel corso del 2021. 'Con il bilancio di previsione per il 2021 affrontiamo con consapevolezza il difficile periodo che l' economia sta vivendo - afferma il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri** - attuando una programmazione annuale che tiene conto di un prudente e contenuto aumento delle entrate rispetto ad un 2020 veramente terribile, per effetto della pandemia, adottando un ulteriore contenimento delle spese generali senza rinunciare agli investimenti per le infrastrutture, fondamentali per le strategie delle imprese portuali che creano sviluppo e occupazione'.



Ancona, l'AdSP approva il bilancio preventivo 2021

11 DICEMBRE 2020 - 12:58



Ancona - Il Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale ha approvato ieri all' unanimità, con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, il bilancio preventivo 2021 su cui aveva già espresso parere positivo l' Organismo di partenariato della risorsa mare il 27 novembre. Un bilancio che, in maniera prudentiale, tiene conto della difficile situazione dettata dalle conseguenze dell' emergenza sanitaria.

Il bilancio preventivo riguarda l' amministrazione dei sei porti di competenza dell' Adsp, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona. Alle entrate del bilancio dell' Adsp contribuiscono le tasse portuali e di ancoraggio, i canoni demaniali e le autorizzazioni per le operazioni portuali, il traffico passeggeri e automezzi, i progetti europei e i trasferimenti dallo Stato.

Iscriviti alla newsletter

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

ISCRIVITI

ambiente e tecnologie

Ancona converte la plastica in gas

Green Plasma produce syngas con la lavorazione termochimica dei rifiuti

Michele Romano

Trasformare ogni giorno 100 chili di rifiuti di plastica raccolti nelle aree portuali e nelle marine protette in energia elettrica pulita da utilizzare per movimentare piccole imbarcazioni o per le attività in banchina. Il dispositivo che rende possibile questa conversione si chiama Green Plasma ed è stato realizzato da Iris. Si regge sulla conversione termochimica della plastica, che produce un syngas molto ricco di idrogeno facilmente convertibile in energia elettrica. «Siamo orgogliosi di questa soluzione di piccola scala ma molto efficiente, all' insegna dell' economia circolare e che risponde a due problemi: la plastica occupa spazio e impegna tempo per le operazioni di carico e scarico», sottolinea Manuel Lai, ceo dell' azienda di Orbassano. «I nostri ricercatori a bordo dei pescherecci in Adriatico hanno mostrato che sui fondali sono depositate migliaia di tonnellate di rifiuti, molti dei quali plastiche - dice Gian Marco Luna, direttore del CNR-Irbim -. Questo dispositivo rappresenta una importante innovazione verso la possibile bonifica dei fondali, potenzialmente in grado di rimuovere e valorizzare rifiuti plastici che rischiano, insieme ad altri inquinanti che trasportano, di finire sulle nostre tavole attraverso processi di frammentazione e magnificazione lungo le reti trofiche marine». Sui rischi indotti dalle microplastiche, la Politecnica delle Marche sta coordinando un progetto europeo, che coinvolge 14 diversi istituti. Secondo Francesco Regoli, direttore del dipartimento di Scienze della vita e dell' ambiente, «Iris coniuga recupero con riutilizzo della plastica, aumentando anche la consapevolezza su questa tematica ambientale». Dopo mesi di test condotti in laboratorio e le prove sperimentali presso la Stazione Marina dell' IAS-CNR di Genova per validare la tecnologia sino alla maturità, per la prima volta Green Plasma è stato montato a bordo di un' imbarcazione: è successo nel **porto** di **Ancona**, dove l' Autorità di Sistema sostiene quello che il presidente Rodolfo Giampieri chiama «polo dell' innovazione tecnologica della blue economy, all' interno del quale il mondo della ricerca e le imprese hanno realizzato un circuito virtuoso che esalta innovazione e sostenibilità». I primi a beneficiare del Green Plasma saranno i Pelikan realizzati da Garbage Group proprio all' interno del **porto** dorico: «un balzo tecnologico - spiega il ceo Paolo Baldoni - che ci consentirà entro quest' anno di mettere sul mercato nuove imbarcazioni ancora più green». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Energia elettrica pulita dalla plastica in mare

Avviata dal **porto** di **Ancona** la sperimentazione di 'Green plasma', dispositivo realizzato dalla piemontese Iris, con cui si produrrà energia elettrica pulita dai rifiuti in plastica raccolti in mare grazie all' utilizzo della tecnologia di conversione termochimica, mediante le altissime temperature.

The screenshot shows a page from the newspaper 'Il Resto del Carlino' dated Wednesday, December 2, 2020. The main headline is '«Ima sarà sempre bolognese»' with a sub-headline 'Il digiunatore pakistano della Borsa, Alberto Vochi, «siamo più grandi e interessanti»'. Below the headline is a photo of Alberto Vochi. Other visible headlines include 'Fatturato a 1,6 miliardi', 'Cinque sport del 90%', 'L'Indice Futuro Respost', and 'Energia elettrica pulita dalla plastica in mare'. The page also features a small image of a stadium and various smaller text snippets.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Energia pulita dalla plastica trovata in mare

Ha preso avvio dal porto di Ancona la sperimentazione del dispositivo all'avanguardia Green Plasma: ecco come funziona

di Pierfrancesco Curzi Arriva il dispositivo che consente di produrre energia pulita dalla plastica recuperata in mare. Si tratta del Green Plasma, progettato e realizzato dall'azienda Iris e presentato ieri in porto. Una virtuosa sinergia ha consentito di arrivare ad un risultato eccezionale e i pezzi di questa catena, oltre alla ditta che lo ha costruito, sono tanti: dall'Università Politecnica delle Marche al Cnr di Ancona, passando per la Garbage (leader nel settore della pulizia dei mari con le imbarcazioni Pelikan, utilizzate in diversi porti internazionali) e ovviamente per l'Autorità portuale. Con il nuovo sistema si potranno raggiungere due risultati molto importanti: pulire i fondali dalle plastiche abbandonate, dando una mano alla lotta contro l'inquinamento, e sfruttare il rifiuto trasformandolo in energia attraverso un passaggio tecnico sorprendente. Il dispositivo Green Plasma si basa sull'utilizzo della tecnologia di conversione termochimica. Grazie alle alte temperature raggiunte (con l'opzione plasma si possono raggiungere anche 5mila gradi) è possibile trasformare in gas qualsiasi composto organico, separandolo dalla matrice inorganica. Il processo di trattamento è molto efficiente e produce un syngas molto ricco di idrogeno facilmente convertibile in energia elettrica. L'impianto può trattare 100 chili al giorno di plastica raccolta in mare, è molto compatto, può essere montato a bordo di piccole imbarcazioni ed essere utilizzato per la pulizia delle aree portuali. Il macchinario è composto essenzialmente da un nastro rotante che trasporta la plastica tritata in frammenti ad una camera in cui il materiale viene riscaldato a temperature altissime per diventare gas, senza alcuna combustione e dunque senza il rischio di essere trasformato in cloro o zolfo. Il gas pulito a quel punto verrà riutilizzato per scopi energetici. «Il porto di Ancona si conferma, con il sostegno a questo progetto, polo dell'innovazione tecnologica della blue economy - afferma Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità Portuale di Ancona - ruolo che abbiamo sempre cercato di ricoprire convinti che solo la tecnologia avanzata troverà le soluzioni adatte al miglioramento ambientale». Soddisfatto del risultato anche il Rettore della Politecnica delle Marche, Gian Luca Gregori: «Il mare è un bene comune, ha assorbito finora il 30% di gas serra emessi e produce il 50% dell'aria che respiriamo. Il mare è una risorsa preziosa e la ricerca il motore fondamentale per la crescita e il benessere di tutti». L'installazione del dispositivo è frutto della partnership con Garbage Group, basata ad Ancona, ma impegnata a livello internazionale sulla salvaguardia dell'ecosistema marino e sulla pulizia dei mari. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sbarcato al porto di Ancona l' innovativo dispositivo "Green Plasma"

Si tratta di una tecnologia capace di contrastare l' inquinamento marino riconducibile alla plastica

Oggi, presso il **Porto** di **Ancona**, si è avviata la sperimentazione del dispositivo Green Plasma progettato e realizzato da IRIS per produrre energia pulita dai rifiuti raccolti in mare. Il dispositivo Green Plasma si basa sull' utilizzo della tecnologia di conversione termochimica che, grazie alle alte temperature raggiunte (con l' opzione plasma si possono raggiungere anche 5000° gradi), consente di trasformare in gas qualsiasi composto organico, separandolo dalla matrice inorganica. Il processo di trattamento è molto efficiente e produce un syngas molto ricco di idrogeno (40%) facilmente convertibile in energia elettrica. L' impianto può trattare 100 kg al giorno di plastica raccolta in mare, è molto compatto, può essere montato a bordo di piccole imbarcazioni ed essere utilizzato per la pulizia delle aree portuali.

Dopo mesi di test condotti in laboratorio e le prove sperimentali condotte nei mesi di luglio e settembre, presso la Stazione Marina dell' Istituto IAS-CNR di Genova per validare la tecnologia sino alla maturità, adesso il Green Plasma avvia una nuova fase sperimentale proprio a bordo di un' imbarcazione del CNR e, per farlo, ha scelto il **Porto** di **Ancona** che è un punto di riferimento nel

Mediterraneo per la Blue Economy. L' intera operazione è resa possibile grazie alla preziosa collaborazione con il Dipartimento di Scienze della Vita e dell' Ambiente (DiSVA) dell' Università Politecnica delle Marche, da anni in prima linea a livello nazionale e internazionale sui temi della sostenibilità e della tutela dell' ambiente marino e in particolare sugli effetti dell' inquinamento da plastiche. Su queste tematiche vi è una intensa collaborazione tra IRIS e DiSVA: quest' ultimo sta coordinando un consorzio di 14 Istituti Europei impegnati proprio nel valutare il rischio delle microplastiche negli ambienti marini, ed IRIS dialoga da tempo per portare il proprio contributo con soluzioni tecnologiche innovative per l' economia circolare, proprio come il Green Plasma che consente di produrre energia elettrica dalle plastiche raccolte in mare. Un contributo fondamentale per la sperimentazione del Green Plasma è stato fornito dall' Istituto IRBIM-CNR di **Ancona**, anch' esso tradizionalmente legato alle tematiche di salvaguardia dell' ambiente marino, e che ha messo a disposizione la propria imbarcazione. L' installazione del dispositivo è frutto inoltre della partnership con Garbage Group, basata ad **Ancona**, ma impegnata a livello internazionale sulla salvaguardia dell' ecosistema marino e sulla pulizia dei mari. Alla conferenza stampa odierna, presso il **Porto** di **Ancona**, hanno partecipato: il Comandante del **porto** di **Ancona**, Contrammiraglio Enrico Moretti, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, il Rettore dell' Università Politecnica delle Marche Prof. Gian Luca Gregori, il Direttore DiSVA-UNIVPM, Prof. Francesco Regoli, il Direttore dell' Istituto IRBIM-CNR, Gian Marco Luna, l' Amministratore Delegato di IRIS, Manuel Lai e l' Amministratore Delegato di Garbage Group, Paolo Baldoni. DICHIARAZIONI "La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra Amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli Istituti di ricerca e le Università, vero volano della ricerca del Paese, hanno sviluppato un modello di economia circolare - afferma il Comandante del **porto** di **Ancona**, Contrammiraglio Enrico Moretti - che al recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell' ambiente e dell' ecosistema. La tematica ambientale rappresenta un cardine fondamentale del Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera che, con il progetto #PlasticfreeGC, campagna promossa su mandato del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, si è posto e si pone lo scopo di sensibilizzare in



particolare modo i giovani sui temi della tutela dell' ambiente, con specifico riguardo alla lotta alla dispersione delle plastiche in mare, a favore



AnconaNotizie

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

delle generazioni attuali e future del pianeta". "Il porto di Ancona si conferma, con il sostegno a questo progetto, polo dell'innovazione tecnologica della blue economy - afferma Rodolfo Giampieri, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale -, ruolo che abbiamo sempre cercato di ricoprire convinti che solo la tecnologia avanzata troverà le soluzioni adatte al miglioramento ambientale. Dall'incontro fra il mondo della ricerca e quello delle imprese nasce così un circuito virtuoso per esaltare innovazione e sostenibilità". "Il mare è un bene comune, ha assorbito finora il 30% di gas serra emessi e produce il 50% dell'aria che respiriamo. Il mare è anche una risorsa preziosa - afferma il Rettore Prof. Gian Luca Gregori - determinante per moltissimi settori, da tutelare. Per questo grazie ai tanti progetti di ricerca che l'Università Politecnica delle Marche sta realizzando, di natura multidisciplinare, mettiamo al centro sia la tutela della salute del mare che lo sviluppo della Blue Economy. La ricerca è un motore fondamentale per la crescita e il benessere di tutti. È possibile agire in modo strategico, mettendo in connessione diversi settori legati al mare e attraverso le innovazioni tecnologiche perseguire come dimostrato da Green Plasma, l'obiettivo della salvaguardia dell'ambiente marino". "Studi condotti dai nostri ricercatori a bordo dei pescherecci operanti in Adriatico - afferma Gian Marco Luna Direttore f.f. del nuovo Istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine del CNR - hanno mostrato che sui fondali adriatici sono depositate migliaia di tonnellate di rifiuti, molti dei quali plastiche. Questo dispositivo rappresenta una importante innovazione verso la possibile bonifica dei nostri fondali, potenzialmente in grado di rimuovere e valorizzare rifiuti plastici che rischiano, insieme ad altri inquinanti che trasportano, di finire sulle nostre tavole attraverso processi di frammentazione e magnificazione lungo le reti trofiche marine. Su questo tema, IRBIM CNR è impegnato in numerosi progetti che riguardano la caratterizzazione e comprensione della dimensione dell'inquinamento da plastiche nei nostri mari e nei suoi organismi, ma anche lo sviluppo di best practices e materiali alternativi alle plastiche nella pesca e nell'acquacoltura". "Per molti anni abbiamo ritenuto che la plastica fosse un inquinamento solo estetico, qualcosa che rovinava la bellezza del paesaggio. Oggi sappiamo - afferma il Prof. Francesco Regoli Direttore DiSVA Univpm - che questo materiale si degrada lentamente in particelle microscopiche, invisibili ad occhio nudo, e che ritroviamo all'interno di tutti gli organismi marini, dal plancton ai grossi predatori terminali. Queste particelle possono portare dietro sostanze tossiche ed hanno effetti subdoli, difficili da diagnosticare ma che certamente possono avere effetti sullo stato di salute degli organismi. Sui rischi indotti dalle microplastiche nell'ambiente marino, l'Università Politecnica delle Marche sta coordinando un grande progetto europeo che vede coinvolti ben 14 Istituti diversi. Soluzioni come quella proposta da IRIS possono rappresentare un'innovazione importante che aiuta a coniugare recupero con riutilizzo di questi rifiuti, ma anche ad aumentare la consapevolezza su questa importantissima tematica ambientale." "Oggi è un giorno importante per IRIS perché il nostro dispositivo Green Plasma viene, per la prima volta, montato a bordo di un'imbarcazione. È un ulteriore passo avanti lungo il percorso di ricerca e sviluppo che la nostra azienda porta avanti dal 2012 - commenta Manuel Lai, Amministratore Delegato di IRIS -. Pur consapevoli della necessità di prevenire e ridurre alla fonte la quantità di rifiuti prodotti, siamo orgogliosi di dare il nostro contributo con una soluzione di piccola scala, molto efficiente, capace di offrire una soluzione adatta anche alle aree più distanti dall'attuale infrastruttura di raccolta e trattamento, quali, ad esempio, piccoli porti turistici o le aree marine protette. Ad Ancona abbiamo trovato un team esperto e molto professionale con cui avviare un solido percorso condiviso". "Quella di oggi è una giornata molto importante per il nostro Gruppo - ha sottolineato Paolo Baldoni CEO di Garbage Group - per due motivi ben precisi. Il primo è relativo al balzo tecnologico che la nostra imbarcazione compie proprio a chiusura di questo 2020 e, quindi, di poter mettere sul mercato una nuova tipologia di Pelikan che può utilizzare la tecnologia messa a punto da IRIS. Questo si va ad inserire all'interno del processo di sviluppo che il nostro gruppo, ormai da anni, sta portando avanti nel campo del disinquinamento marino che prevede, nei prossimi anni, di gestire migliaia di barche in tutto il

mondo. La seconda cosa che voglio sottolineare è che il BER - Blue Economy Research, Il Polo Tecnologico Scientifico che si occupa di ricerca e sviluppo di soluzioni fattive nel settore del disinquinamento a mare, inaugurato a fine luglio di questo anno, sta generando i primi risultati, grazie alla collaborazione di partner come l'



AnconaNotizie

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Università Politecnica delle Marche e il CNR - IRBIM, che da tempo credono in questo progetto che farà di **Ancona** e il suo **Porto** un punto di riferimento nel Mediterraneo nel settore della Blue Economy". da: Università Politecnica delle Marche.

Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

"Green Plasma" ad Ancona, inizia la lotta sostenibile all' inquinamento marino

Peppe Gallozzi

ANCONA- È stata presentata ufficialmente questa mattina - 1 dicembre - nel porto di Ancona la tecnologia innovativa legata al dispositivo " Green Plasma ". Il progetto ideato e realizzato da IRIS (Institutional Research Information System) per produrre energia pulita dai rifiuti raccolti in **mare**, in particolar modo la plastica , si basa sull' utilizzo di conversione termochimica che, grazie alle altissime temperature raggiunte, consente di trasformare in gas qualsiasi composto organico. Successivamente dal gas vengono eliminate le parti inquinanti e reso un syngas , ricco di idrogeno. Tutto l' impianto può trattare 100kg al giorno di plastica raccolta in **mare**, si presenta compatto e può essere montato a bordo di piccole imbarcazioni. Il macchinario realizzato da IRIS I test sperimentali sono stati condotti in laboratorio e le prove effettuate nel periodo luglio-settembre, presso la stazione marina dell' Istituto IAS-CNR di Genova . Nel porto di Ancona, ormai riferimento del Mediterraneo per quel che concerne la Blue Economy , avverrà la seconda fase. La grande unione d' intenti è stata evidenziata dalla presenza di tutti i principali attori di questa splendida iniziativa destinata a segnare positivamente il futuro. Ad aprire il ciclo d' intervento è stato il Contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del Porto di Ancona : «Faccio gli onori di casa ma sono in ottima compagnia. Questa sperimentazione all' insegna dell' economia circolare è positiva sotto tutti i punti di vista, camminando insieme si va lontano. La tematica ambientale rappresenta un cardine fondamentale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e questo nobile progetto si è posto e si pone lo scopo di sensibilizzare in particolar modo i giovani sui temi della tutela dell' ambiente». Il Rettore dell' Univpm Gian Luca Gregori Presente, naturalmente, anche il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale Rodolfo Giampieri** : «Avevamo un sogno, quello di rendere il porto di Ancona un polo attrattivo per la ricerca applicata della Blue Economy. Ci siamo riusciti e siamo orgogliosi perchè solo la tecnologia avanzata risolverà i problemi della sostenibilità. Dall' incontro fra il mondo della ricerca e quello delle imprese nasce un circuito virtuoso per esaltare innovazione e sostenibilità». Enorme soddisfazione per Gian Luca Gregori, rettore dell' Università Politecnica delle Marche : «Questa è la vittoria di tutte le istituzioni e l' aspetto che più risalta è la grande integrazione tra di noi. L' economia circolare, annessa al recupero della plastica, è un tema fondamentale al giorno d' oggi. E' possibile agire in modo strategico, mettendo in connessione diversi settori legati al **mare** e attraverso le innovazioni tecnologiche perseguire l' obiettivo della salvaguardia dell' ambiente marino. In questo senso Green Plasma è fondamentale». Gian Marco Luna, direttore del nuovo istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine del CNR, esalta la funzionalità dell' iniziativa nell' ottica della Blue Economy : «Questo dispositivo rappresenta un' importante innovazione verso la possibile bonifica dei nostri fondali, potenzialmente in grado di rimuovere e valorizzare rifiuti plastici che rischiano, insieme ad altri inquinanti che trasportano, di finire sulle nostre tavole attraverso processi di frammentazione e magnificazione lungo le reti trofiche marine. Iniziative come questa hanno una valenza enorme dal punto di vista della Blue Economy». Un esempio di tipologia di plastica raccolta in **mare** Parere tecnico e autorevole quello di Francesco Regoli, direttore DiSva Univpm : «Non bastano i ringraziamenti per aver permesso che questa tecnologia possa svolgere la seconda fase di sperimentazione qui ad Ancona. L' iniziativa



è fondamentale perchè coniuga ricerca, formazione ed educazione permettendoci di andare avanti nella conoscenza. Per molti anni abbiamo ritenuto che la plastica fosse un inquinamento solo estetico, qualcosa che rovinava la bellezza del paesaggio. Oggi sappiamo che questo materiale si degrada



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

lentamente in particelle microscopiche, invisibili ad occhio nudo, e che ritroviamo all' interno di tutti gli organismi marini, dal plancton ai grossi predatori terminali». Nozioni più tecniche sono state fornite da Manuel Lai, Amministratore delegato di IRIS : «Oggi è un giorno importante. Abbiamo trovato un ambiente eccezionale ad Ancona che ci ha permesso di organizzare questa seconda fase di sperimentazione. Pur consapevoli della necessità di prevenire e ridurre alla fonte la quantità di rifiuti prodotti, siamo orgogliosi di dare il nostro contributo con una soluzione di piccola scala, molto efficiente, capace di offrire una soluzione adatta anche alle aree più distanti dall' attuale infrastruttura di raccolta e trattamento quali piccoli porti turistici o le aree marine protette». La banchina allestita per la presentazione In chiusura Paolo Baldoni CEO di Garbage Group : «Per noi è una giornata molto importante. Siamo presenti in Thailandia, porteremo le nostre barche in Malesia, cerchiamo di fare del bene in questo tipo di economia. Con Green Plasma facciamo un balzo tecnologico importante e potremo mettere sul mercato una nuova tipologia di Pelikan che può utilizzare proprio la tecnologia messa a punto da IRSI. Tutto questo confluisce all' interno del processo di sviluppo che il nostro gruppo porta avanti nel campo del disinquinamento marino».

Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Da rifiuti ad energia pulita: le plastiche in mare diventano risorsa con Green Plasma

ANCONA - L'innovativa tecnologia per combattere l'inquinamento marino è stata presentata oggi al porto dorico e si basa sull'utilizzo della tecnologia di conversione termochimica che, grazie alle alte temperature raggiunte consente di trasformare in gas qualsiasi composto organico, separandolo dalla matrice inorganica

Produrre energia pulita utilizzando i rifiuti in plastica raccolti dal mare? Con Green Plasma si può. Il dispositivo, presentato questa mattina nella Banchina 1 del porto dorico, si basa sull'utilizzo della tecnologia di conversione termochimica che, grazie alle alte temperature raggiunte (con l'opzione plasma si possono raggiungere anche 5mila gradi), consente di trasformare in gas qualsiasi composto organico, separandolo dalla matrice inorganica. Il processo di trattamento è molto efficiente e produce un gas ricco di idrogeno, facilmente convertibile in energia elettrica. L'impianto può trattare 100 kg al giorno di plastica raccolta in mare, è molto compatto, può essere montato a bordo di piccole imbarcazioni ed essere utilizzato per la pulizia delle aree portuali. Dopo mesi di test in laboratorio e le prove sperimentali condotte tra luglio e settembre nella stazione marina dell'istituto IAS-CNR di Genova per validare la tecnologia sino alla maturità, adesso il Green Plasma avvia una nuova fase sperimentale proprio a bordo di un'imbarcazione del CNR e, per farlo, ha scelto il porto di Ancona, punto di riferimento nel Mediterraneo per la Blue Economy. Progettata e realizzata dall'azienda Iris, l'operazione vede la

collaborazione di Cnr, Università Politecnica delle Marche e Garbage Group. «La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli istituti di ricerca e le università, hanno sviluppato un modello di economia circolare - afferma il contrammiraglio Enrico Moretti - che dal recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell'ambiente e dell'ecosistema». Pensiero condiviso anche dal presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri**, che sottolinea come «il porto dorico si confermi, con il sostegno a questo progetto, polo dell'innovazione tecnologica della blue economy, ruolo che abbiamo sempre cercato di ricoprire, convinti che solo la tecnologia avanzata troverà le soluzioni adatte al miglioramento ambientale. Dall'incontro fra il mondo della ricerca e quello delle imprese nasce così un circuito virtuoso per esaltare innovazione e sostenibilità». L'intera operazione è resa possibile dalla collaborazione con il dipartimento di Scienze della vita e dell'ambiente della Politecnica, da anni in prima linea a livello nazionale e internazionale sui temi della sostenibilità e della tutela dell'ambiente marino e, in particolare, sugli effetti dell'inquinamento da plastiche. Contributo fondamentale per la sperimentazione del Green Plasma è stato fornito, inoltre, dall'Istituto Cnr di Ancona, che ha messo a disposizione la propria imbarcazione. «È possibile agire in modo strategico, mettendo in connessione diversi settori legati al mare - sottolinea il rettore della Politecnica Gian Luca Gregori -, e attraverso le innovazioni tecnologiche perseguire, come dimostrato da Green Plasma, l'obiettivo della salvaguardia dell'ambiente marino». «Studi condotti dai nostri ricercatori a bordo dei pescherecci operanti in Adriatico - riprende le fila del discorso Gian Marco Luna, direttore del nuovo Istituto per le risorse biologiche e le biotecnologie marine del CNR - hanno mostrato che sui fondali adriatici sono depositate migliaia di tonnellate di rifiuti, molti dei quali plastiche. Questo dispositivo rappresenta una importante innovazione verso la possibile bonifica dei nostri fondali». È invece il prof Francesco Regoli, direttore DiSVA Univpm, a puntualizzare che «sui rischi indotti dalle microplastiche nell'ambiente marino, la Politecnica sta coordinando un grande progetto europeo che vede coinvolti

The screenshot shows the website 'cronacheancona.it' with a navigation menu (HOME, TUTTE LE NOTIZIE, TUTTI I COMUNI, SPORT, POLITICA, ECONOMIA, EVENTI, WINE & FOOD) and a search bar. The main article is titled 'Da rifiuti ad energia pulita: le plastiche in mare diventano risorsa con Green Plasma'. The article text is partially visible, matching the main text of the document. There are also some sidebar elements like 'BANCA MACERATA' and 'NOI TI CONOSCIAMO'.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

che aiuta a coniugare recupero con riutilizzo di questi rifiuti, ma anche ad aumentare la consapevolezza su questa tematica ambientale». L'installazione del dispositivo Green Plasma è frutto, si diceva, della partnership con Garbage Group, con base ad Ancona, ma impegnata a livello internazionale sulla salvaguardia dell'ecosistema marino e sulla pulizia dei mari. «Green Plasma viene, per la prima volta, montato a bordo di un'imbarcazione. È un ulteriore passo avanti nel percorso di ricerca e sviluppo che la nostra azienda porta avanti dal 2012 - commenta Manuel Lai, amministratore delegato di Iris -. Pur consapevoli della necessità di prevenire e ridurre alla fonte la quantità di rifiuti prodotti, siamo orgogliosi di dare il nostro contributo con una soluzione di piccola scala, molto efficiente. Ad Ancona abbiamo trovato un team esperto e molto professionale con cui avviare un solido percorso condiviso». Le conclusioni spettano a Paolo Baldoni, CEO di Garbage Group, che parla di «balzo tecnologico che la nostra imbarcazione compie proprio a chiusura di questo 2020. Potremo mettere sul mercato una nuova tipologia di Pelikan capace di utilizzare la tecnologia elaborata da Iris. Da anni, il nostro gruppo sta portando avanti un'azione mirata nel campo del disinquinamento marino che prevede, nel breve periodo, di gestire migliaia di barche in tutto il mondo».

Ancona sperimenta 'Green plasma', l' impianto che trasforma la plastica in energia pulita

ANCONA - Si chiama 'Green plasma' e dalla plastica raccolta in mare è capace di generare energia pulita. Ha preso avvio dal **porto** di **Ancona** la sperimentazione del dispositivo progettato e realizzato da Iris, azienda piemontese specializzata nello sviluppo di processi tecnologici all'avanguardia, con cui si produrrà energia pulita dai rifiuti del mare grazie all'utilizzo della tecnologia di conversione termochimica. LEGGI ANCHE: La plastica dal fiume? In Uganda la toglie la Coca Cola Il processo, mediante le alte temperature raggiunte (anche 5.000 gradi), trasforma in gas qualsiasi composto organico, separandolo dalla matrice inorganica. Al termine del processo viene prodotto syngas molto ricco di idrogeno e facilmente convertibile in energia elettrica. "Il **porto** di **Ancona** si conferma, con il sostegno a questo progetto, polo dell'innovazione tecnologica della blue economy- afferma in una nota il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri- ruolo che abbiamo sempre cercato di ricoprire convinti che solo la tecnologia avanzata troverà le soluzioni adatte al miglioramento ambientale". L' IMPIANTO COMPATTO È ADATTO PER PICCOLE BARCHE L' impianto può trattare 100 chili al giorno di plastica raccolta in mare. È molto compatto e può essere montato a bordo di piccole imbarcazioni ed essere utilizzato per la pulizia delle aree portuali. In questo caso è stato montato per avviare una nuova fase sperimentale a bordo di un' imbarcazione del Cnr al **porto** di **Ancona**. L'intera operazione è resa possibile grazie alla collaborazione con il dipartimento di Scienze della vita e dell'ambiente dell'Università Politecnica delle Marche. LEGGI ANCHE: Inquinamento e altri pericoli, Prisma a guardia della Terra "Il mare è una risorsa preziosa- dice il Rettore di Univpm Gian Luca Gregori- determinante per moltissimi settori, da tutelare. Per questo grazie ai tanti progetti di ricerca che l'Università sta realizzando, di natura multidisciplinare, mettiamo al centro sia la tutela della salute del mare che lo sviluppo della blue economy. La ricerca è un motore fondamentale per la crescita e il benessere di tutti". L'installazione del dispositivo è frutto inoltre della partnership con Garbage Group, impegnata a livello internazionale nella salvaguardia dell'ecosistema marino e nella pulizia dei mari. "La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli Istituti di ricerca e le Università, vero volano della ricerca del paese, hanno sviluppato un modello di economia circolare- afferma il Comandante del **porto** di **Ancona**, contrammiraglio Enrico Moretti- che dal recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell'ambiente e dell'ecosistema". LEGGI ANCHE: Rifiuti, Assoambiente: "Next Generation Eu chance per colmare gap impianti"



Il dispositivo Green Plasma si basa sull' utilizzo della tecnologia di conversione termochimica ...

Il dispositivo Green Plasma si basa sull' utilizzo della tecnologia di conversione termochimica che, grazie alle alte temperature raggiunte (con l' opzione plasma si possono raggiungere anche 5000° gradi), consente di trasformare in gas qualsiasi composto organico, separandolo dalla matrice inorganica. Il processo di trattamento è molto efficiente e produce un syngas molto ricco di idrogeno (40%) facilmente convertibile in energia elettrica. L' impianto può trattare 100 kg al giorno di plastica raccolta in mare, è molto compatto, può essere montato a bordo di piccole imbarcazioni ed essere utilizzato per la pulizia delle aree portuali. Dopo mesi di test condotti in laboratorio e le prove sperimentali condotte nei mesi di luglio e settembre, presso la Stazione Marina dell' Istituto IAS-CNR di Genova per validare la tecnologia sino alla maturità, adesso il Green Plasma avvia una nuova fase sperimentale proprio a bordo di un' imbarcazione del CNR e, per farlo, ha scelto il Porto di Ancona che è un punto di riferimento nel Mediterraneo per la Blue Economy. L' intera operazione è resa possibile grazie alla preziosa collaborazione con il Dipartimento di Scienze della Vita e dell' Ambiente

(DiSVA) dell' Università Politecnica delle Marche, da anni in prima linea a livello nazionale e internazionale sui temi della sostenibilità e della tutela dell' ambiente marino e in particolare sugli effetti dell' inquinamento da plastiche. Su queste tematiche vi è una intensa collaborazione tra IRIS e DiSVA: quest' ultimo sta coordinando un consorzio di 14 Istituti Europei impegnati proprio nel valutare il rischio delle microplastiche negli ambienti marini, ed IRIS dialoga da tempo per portare il proprio contributo con soluzioni tecnologiche innovative per l' economia circolare, proprio come il Green Plasma che consente di produrre energia elettrica dalle plastiche raccolte in mare. Un contributo fondamentale per la sperimentazione del Green Plasma è stato fornito dall' Istituto IRBIM-CNR di Ancona, anch' esso tradizionalmente legato alle tematiche di salvaguardia dell' ambiente marino, e che ha messo a disposizione la propria imbarcazione. L' installazione del dispositivo è frutto inoltre della partnership con Garbage Group, basata ad Ancona, ma impegnata a livello internazionale sulla salvaguardia dell' ecosistema marino e sulla pulizia dei mari. Alla conferenza stampa odierna, presso il Porto di Ancona, hanno partecipato: il Comandante del porto di Ancona, Contrammiraglio Enrico Moretti, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, il Rettore dell' Università Politecnica delle Marche Prof. Gian Luca Gregori, il Direttore DiSVA-UNIVPM, Prof. Francesco Regoli, il Direttore dell' Istituto IRBIM-CNR, Gian Marco Luna, l' Amministratore Delegato di IRIS, Manuel Lai e l' Amministratore Delegato di Garbage Group, Paolo Baldoni. La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra Amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli Istituti di ricerca e le Università, vero volano della ricerca del Paese, hanno sviluppato un modello di economia circolare - afferma il Comandante del porto di Ancona, Contrammiraglio Enrico Moretti - che dal recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell' ambiente e dell' ecosistema. La tematica ambientale rappresenta un cardine fondamentale del Corpo delle Capitanerie di porto Guardia Costiera che, con il progetto #PlasticfreeGC, campagna promossa su mandato del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, si è posto e si pone lo scopo di sensibilizzare in particolar modo i giovani sui temi della tutela dell' ambiente, con specifico riguardo alla lotta alla dispersione delle plastiche in mare, a favore delle generazioni attuali e



future del pianeta. Il porto di Ancona si conferma, con il sostegno a questo progetto, polo dell'innovazione tecnologica della blue economy" afferma Rodolfo Giampieri, Presidente



Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale -, ruolo che abbiamo sempre cercato di ricoprire convinti che solo la tecnologia avanzata troverà le soluzioni adatte al miglioramento ambientale. Dall'incontro fra il mondo della ricerca e quello delle imprese nasce così un circuito virtuoso per esaltare innovazione e sostenibilità. Il mare è un bene comune, ha assorbito finora il 30% di gas serra emessi e produce il 50% dell'aria che respiriamo. Il mare è anche una risorsa preziosa" afferma il Rettore Prof. Gian Luca Gregori - determinante per moltissimi settori, da tutelare. Per questo grazie ai tanti progetti di ricerca che l'Università Politecnica delle Marche sta realizzando, di natura multidisciplinare, mettiamo al centro sia la tutela della salute del mare che lo sviluppo della Blue Economy. La ricerca è un motore fondamentale per la crescita e il benessere di tutti. È possibile agire in modo strategico, mettendo in connessione diversi settori legati al mare e attraverso le innovazioni tecnologiche perseguire come dimostrato da Green Plasma, l'obiettivo della salvaguardia dell'ambiente marino. Studi condotti dai nostri ricercatori a bordo dei pescherecci operanti in Adriatico" afferma Gian Marco Luna Direttore f.f. del nuovo Istituto per le Risorse Biologiche e le Biotecnologie Marine del CNR - hanno mostrato che sui fondali adriatici sono depositate migliaia di tonnellate di rifiuti, molti dei quali plastiche. Questo dispositivo rappresenta una importante innovazione verso la possibile bonifica dei nostri fondali, potenzialmente in grado di rimuovere e valorizzare rifiuti plastici che rischiano, insieme ad altri inquinanti che trasportano, di finire sulle nostre tavole attraverso processi di frammentazione e magnificazione lungo le reti trofiche marine. Su questo tema, IRBIM CNR è impegnato in numerosi progetti che riguardano la caratterizzazione e comprensione della dimensione dell'inquinamento da plastiche nei nostri mari e nei suoi organismi, ma anche lo sviluppo di best practices e materiali alternativi alle plastiche nella pesca e nell'acquacoltura. Per molti anni abbiamo ritenuto che la plastica fosse un inquinamento solo estetico, qualcosa che rovinava la bellezza del paesaggio. Oggi sappiamo" afferma il Prof. Francesco Regoli Direttore DiSVA Univpm - che questo materiale si degrada lentamente in particelle microscopiche, invisibili ad occhio nudo, e che ritroviamo all'interno di tutti gli organismi marini, dal plancton ai grossi predatori terminali. Queste particelle possono portarsi dietro sostanze tossiche ed hanno effetti subdoli, difficili da diagnosticare ma che certamente possono avere effetti sullo stato di salute degli organismi. Sui rischi indotti dalle microplastiche nell'ambiente marino, l'Università Politecnica delle Marche sta coordinando un grande progetto europeo che vede coinvolti ben 14 Istituti diversi. Soluzioni come quella proposta da IRIS possono rappresentare un'innovazione importante che aiuta a coniugare recupero con riutilizzo di questi rifiuti, ma anche ad aumentare la consapevolezza su questa importantissima tematica ambientale. Oggi è un giorno importante per IRIS perché il nostro dispositivo Green Plasma viene, per la prima volta, montato a bordo di un'imbarcazione. È un ulteriore passo avanti lungo il percorso di ricerca e sviluppo che la nostra azienda porta avanti dal 2012 - commenta Manuel Lai, Amministratore Delegato di IRIS -. Pur consapevoli della necessità di prevenire e ridurre alla fonte la quantità di rifiuti prodotti, siamo orgogliosi di dare il nostro contributo con una soluzione di piccola scala, molto efficiente, capace di offrire una soluzione adatta anche alle aree più distanti dall'attuale infrastruttura di raccolta e trattamento, quali, ad esempio, piccoli porti turistici o le aree marine protette. Ad Ancona abbiamo trovato un team esperto e molto professionale con cui avviare un solido percorso condiviso. Quella di oggi è una giornata molto importante per il nostro Gruppo" ha sottolineato Paolo Baldoni CEO di Garbage Group" per due motivi ben precisi. Il primo è relativo al balzo tecnologico che la nostra imbarcazione compie proprio a chiusura di questo 2020 e, quindi, di poter mettere sul mercato una nuova tipologia di Pelikan che può utilizzare la tecnologia messa a punto da IRIS. Questo si va ad inserire all'interno del processo di sviluppo che il nostro gruppo, ormai da anni, sta portando avanti nel campo del disinquinamento marino che prevede, nei prossimi anni, di gestire migliaia di barche in tutto il mondo. La seconda cosa che voglio sottolineare è che il BER - Blue Economy Research, Il Polo Tecnologico

Scientifico che si occupa di ricerca e sviluppo di soluzioni fattive nel settore del disinquinamento a mare, inaugurato a fine luglio di questo anno, sta generando i primi risultati, grazie alla collaborazione di partner come l' Università Politecnica delle Marche e il CNR IRBIM, che da tempo credono in questo progetto che farà di Ancona e il suo Porto un punto di riferimento



Gomarche

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

nel Mediterraneo nel settore della Blue Economy? . Puoi commentare l' articolo su Vivere **Ancona**.

Ancona sperimenta 'Green plasma', l' impianto che trasforma la plastica in energia pulita

Tempo di Lettura: 2 minuti Ha preso avvio dal porto del capoluogo marchigiano la sperimentazione del dispositivo di Iris, che produce energia dai rifiuti del **mare** grazie alla conversione termochimica Share on facebook

Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print ANCONA -

Si chiama 'Green plasma' e dalla plastica raccolta in **mare** è capace di generare energia pulita. Ha preso avvio dal porto di Ancona la sperimentazione del dispositivo progettato e realizzato da Iris , azienda piemontese specializzata nello sviluppo di processi tecnologici all'

avanguardia, con cui si produrrà energia pulita dai rifiuti del **mare** grazie all' utilizzo della tecnologia di conversione termochimica. LEGGI ANCHE: La plastica dal fiume? In Uganda la toglie la Coca Cola Il processo, mediante le

alte temperature raggiunte (anche 5.000 gradi), trasforma in gas qualsiasi composto organico , separandolo dalla matrice inorganica. Al termine del processo viene prodotto syngas molto ricco di idrogeno e facilmente convertibile in energia elettrica. 'Il porto di Ancona si conferma, con il

sostegno a questo progetto, polo dell' innovazione tecnologica della blue economy- afferma in una nota il presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mare Adriatico centrale**, **Rodolfo Giampieri**- ruolo che abbiamo sempre cercato di ricoprire convinti che solo la tecnologia avanzata troverà le soluzioni adatte al miglioramento ambientale'. L' IMPIANTO COMPATTO È ADATTO PER PICCOLE BARCHE L' impianto può trattare 100 chili al giorno di plastica raccolta in **mare**. È molto compatto e può essere montato a bordo di piccole imbarcazioni ed essere utilizzato per la pulizia delle aree portuali. In questo caso è stato montato per avviare una nuova fase sperimentale a bordo di un' imbarcazione del Cnr al porto di Ancona. L' intera operazione è resa possibile grazie alla collaborazione con il dipartimento di Scienze della vita e dell' ambiente dell' Università Politecnica delle Marche. LEGGI ANCHE: Inquinamento e altri pericoli, Prisma a guardia della Terra 'Il **mare** è una risorsa preziosa-

dice il Rettore di Univpm Gian Luca Gregori- determinante per moltissimi settori, da tutelare. Per questo grazie ai tanti progetti di ricerca che l' Università sta realizzando, di natura multidisciplinare, mettiamo al centro sia la tutela della salute del **mare** che lo sviluppo della blue economy . La ricerca è un motore fondamentale per la crescita e il benessere di tutti'. L' installazione del dispositivo è frutto inoltre della partnership con Garbage Group, impegnata a livello internazionale nella salvaguardia dell' ecosistema marino e nella pulizia dei mari. 'La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli Istituti di ricerca e le Università, vero volano della ricerca del paese, hanno sviluppato un modello di economia circolare- afferma il Comandante del porto di Ancona, contrammiraglio Enrico Moretti- che dal recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell' ambiente e dell' ecosistema'. LEGGI ANCHE: Rifiuti, Assoambiente: 'Next Generation Eu chance per colmare gap impianti' Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print Leggi anche: L' articolo Ancona sperimenta 'Green plasma', l' impianto che trasforma la plastica in energia pulita proviene da dire.it . Da Dire.it 55 Visualizzazioni.

La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli Istituti di ricerca e le Università, vero volano della ricerca del paese, hanno sviluppato un modello di economia circolare- afferma il Comandante del porto di Ancona, contrammiraglio Enrico Moretti- che dal recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell' ambiente e dell' ecosistema'. LEGGI ANCHE: Rifiuti, Assoambiente: 'Next Generation Eu chance per colmare gap impianti' Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print Leggi anche: L' articolo Ancona sperimenta 'Green plasma', l' impianto che trasforma la plastica in energia pulita proviene da dire.it . Da Dire.it 55 Visualizzazioni.

La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli Istituti di ricerca e le Università, vero volano della ricerca del paese, hanno sviluppato un modello di economia circolare- afferma il Comandante del porto di Ancona, contrammiraglio Enrico Moretti- che dal recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell' ambiente e dell' ecosistema'. LEGGI ANCHE: Rifiuti, Assoambiente: 'Next Generation Eu chance per colmare gap impianti' Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print Leggi anche: L' articolo Ancona sperimenta 'Green plasma', l' impianto che trasforma la plastica in energia pulita proviene da dire.it . Da Dire.it 55 Visualizzazioni.

La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli Istituti di ricerca e le Università, vero volano della ricerca del paese, hanno sviluppato un modello di economia circolare- afferma il Comandante del porto di Ancona, contrammiraglio Enrico Moretti- che dal recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell' ambiente e dell' ecosistema'. LEGGI ANCHE: Rifiuti, Assoambiente: 'Next Generation Eu chance per colmare gap impianti' Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print Leggi anche: L' articolo Ancona sperimenta 'Green plasma', l' impianto che trasforma la plastica in energia pulita proviene da dire.it . Da Dire.it 55 Visualizzazioni.

La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli Istituti di ricerca e le Università, vero volano della ricerca del paese, hanno sviluppato un modello di economia circolare- afferma il Comandante del porto di Ancona, contrammiraglio Enrico Moretti- che dal recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell' ambiente e dell' ecosistema'. LEGGI ANCHE: Rifiuti, Assoambiente: 'Next Generation Eu chance per colmare gap impianti' Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print Leggi anche: L' articolo Ancona sperimenta 'Green plasma', l' impianto che trasforma la plastica in energia pulita proviene da dire.it . Da Dire.it 55 Visualizzazioni.

La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli Istituti di ricerca e le Università, vero volano della ricerca del paese, hanno sviluppato un modello di economia circolare- afferma il Comandante del porto di Ancona, contrammiraglio Enrico Moretti- che dal recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell' ambiente e dell' ecosistema'. LEGGI ANCHE: Rifiuti, Assoambiente: 'Next Generation Eu chance per colmare gap impianti' Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print Leggi anche: L' articolo Ancona sperimenta 'Green plasma', l' impianto che trasforma la plastica in energia pulita proviene da dire.it . Da Dire.it 55 Visualizzazioni.

La sperimentazione odierna raffigura il frutto della sinergia tra amministrazioni pubbliche e private che, di concerto con gli Istituti di ricerca e le Università, vero volano della ricerca del paese, hanno sviluppato un modello di economia circolare- afferma il Comandante del porto di Ancona, contrammiraglio Enrico Moretti- che dal recupero dei rifiuti plastici genera e sviluppa energia pulita a tutto vantaggio dell' ambiente e dell' ecosistema'. LEGGI ANCHE: Rifiuti, Assoambiente: 'Next Generation Eu chance per colmare gap impianti' Share on facebook Share on twitter Share on whatsapp Share on email Share on print Leggi anche: L' articolo Ancona sperimenta 'Green plasma', l' impianto che trasforma la plastica in energia pulita proviene da dire.it . Da Dire.it 55 Visualizzazioni.



Porto di Ancona: un anno dall' accordo volontario "Ancona blue agreement"

Ancona, 1 dicembre 2020 -Un anno di impegno condiviso per la sostenibilità. L' accordo volontario "**Ancona** blue agreement", dedicato alla tematica della qualità dell' aria nella realtà portuale, è stato promosso dall' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e dalla Capitaneria di **porto** di **Ancona** come ponte verso l' applicazione della nuova normativa mondiale Imo-International maritime organization 2020 sulle emissioni navali, che entrerà in vigore il 1 gennaio 2020. E' stato sottoscritto il 30 novembre 2018 dai rappresentanti di quattro compagnie, Adria Ferries, Jadrolinija, Superfast Ferries-Blue Star Ferries, Snav, un' intesa che ha anticipato i contenuti della nuova normativa. Con la firma dell' accordo volontario, valido fino al 31 dicembre 2019, gli armatori e le compagnie di navigazione traghetti, in collaborazione con le agenzie marittime, si sono impegnati a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi con combustibile per uso marittimo con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1% dall' ultimazione della manovra di ormeggio in **porto** e fino alla partenza e all' uscita dallo scalo, rispetto all' 1,5% previsto dall' attuale legge. L' accordo "**Ancona** blue agreement" ha così anticipato, migliorandolo, la direttiva europea 2020 che prevede che tutte le navi, dal 1 gennaio 2020, saranno tenute ad utilizzare, quando in navigazione in mare aperto, in manovra e all' interno dei porti, carburanti con tenore di zolfo inferiore allo 0,5%. Qualora la sosta in **porto**, secondo gli orari preventivamente resi noti al pubblico, dovesse superare le due ore dovranno, ultimate le manovre di ormeggio, utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1%. Un inizio di anno sull' onda della sostenibilità marittima per il quale le sei compagnie di navigazione dei traghetti hanno rafforzato il loro impegno, anche grazie alla sensibilizzazione dell' **Ancona** blue agreement, e per il quale sono già pronte come confermato in una recente riunione con l' Autorità di sistema portuale e la Capitaneria di **porto** di **Ancona**. "Il rispetto delle previsioni normative in vigore dal 1 gennaio 2020, anticipate dall' **Ancona** blu agreement del novembre 2018, consentirà di avere un sensibile miglioramento della qualità dell' aria nell' ambito portuale e quindi cittadino - ha detto il contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del **porto** di **Ancona** -, ovviamente non diminuirà l' attenzione da parte nostra, con controlli che saranno effettuati sia sulle certificazioni che le singole navi devono avere con riferimento al fuel ed agli scrubber sia sul corretto funzionamento dei dispositivi di abbattimento dei fumi. A parte questo aspetto, mi preme evidenziare il forte clima di collaborazione fra tutti i soggetti, tanto pubblici che privati, che hanno già da un anno a questa parte dimostrato di fare della sostenibilità un obiettivo necessario da perseguire e possibile da raggiungere". "E' sempre costante e coerente l' impegno per la sostenibilità ambientale nel **porto** di **Ancona** - ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale -, i risultati dell' accordo volontario **Ancona** blue agreement, promosso da Autorità portuale e Capitaneria di porto, sono più che incoraggianti grazie all' impegno e alla responsabilità da parte degli armatori e delle compagnie di navigazione che, ad oggi, sono già pronte per affrontare il nuovo orizzonte 2020. La sostenibilità è, infatti, un fattore determinante per la competitività delle aziende di un **porto** contemporaneo e che crede nel futuro ed è soprattutto un elemento prioritario e di massima attenzione nel rapporto fra il **porto** e la città".

The screenshot shows the top part of the article on the Sea Reporter website. The main headline is "Porto di Ancona: un anno dall'accordo volontario 'Ancona blue agreement'". Below the headline, there is a sub-headline: "Ancona, 1 dicembre 2020 - Un anno di impegno condiviso per la sostenibilità. L' accordo volontario 'Ancona blue agreement', dedicato alla tematica della qualità dell' aria nella realtà portuale, è stato promosso dall' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e dalla Capitaneria di porto di Ancona come ponte verso l' applicazione della nuova normativa mondiale Imo-International maritime organization 2020 sulle emissioni navali, che entrerà in vigore il 1 gennaio 2020. E' stato sottoscritto il 30 novembre 2018 dai rappresentanti di quattro compagnie, Adria Ferries, Jadrolinija, Superfast Ferries-Blue Star Ferries, Snav, un' intesa che ha anticipato i contenuti della nuova normativa. Con la firma dell' accordo volontario, valido fino al 31 dicembre 2019, gli armatori e le compagnie di navigazione traghetti, in collaborazione con le agenzie marittime, si sono impegnati a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi con combustibile per uso marittimo con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1% dall' ultimazione della manovra di ormeggio in porto e fino alla partenza e all' uscita dallo scalo, rispetto all' 1,5% previsto dall' attuale legge. L' accordo 'Ancona blue agreement' ha così anticipato, migliorandolo, la direttiva europea 2020 che prevede che tutte le navi, dal 1 gennaio 2020, saranno tenute ad utilizzare, quando in navigazione in mare aperto, in manovra e all' interno dei porti, carburanti con tenore di zolfo inferiore allo 0,5%. Qualora la sosta in porto, secondo gli orari preventivamente resi noti al pubblico, dovesse superare le due ore dovranno, ultimate le manovre di ormeggio, utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1%." The screenshot also shows a sidebar with "Articoli del mese dicembre 2020" and "Seareporter su Facebook".

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il Porto Antico di Ancona si illumina con Iti Waterfront

ANCONA Il disegno di una nuova luce per il **porto** di **Ancona**: sono cominciati da una settimana all'interno dello scalo, i lavori della nuova illuminazione dell'area fronte mare della città, previsti dal progetto Iti Waterfront, ispirato alla sostenibilità e all'efficientamento energetico. L'intervento complessivo interessa l'area compresa fra il **Porto** Antico e Porta Pia e la zona fra piazza Dante Alighieri e il Colle Guasco. Capofila e stazione appaltante dell'iniziativa è il Comune di **Ancona**. Partner sono Università politecnica delle Marche, Soprintendenza delle Marche, Cnr-Irbim e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale che si occupa dei lavori in area portuale. I lavori al **Porto** Antico comprendono la nuova illuminazione del percorso pedonale e stradale dall'Arco di Traiano fino alla base della sede della Capitaneria di **Porto** e dei Vigili del Fuoco. Opera importante sarà la demolizione della torre faro che si trova vicino all'Arco Clementino, un intervento che consentirà di migliorare la visione della bellezza del luogo, in particolare della prospettiva unica che infila Arco Clementino, Arco di Traiano e arriva al Duomo di San Ciriaco. Una nuova torre faro, per garantire la necessaria illuminazione in ambito portuale, sarà realizzata nell'area del Molo Rizzo. L'intervento è stato affidato all'impresa Serveco di Montemesola, in provincia di Taranto, e dovrà concludersi entro marzo 2021. L'obiettivo del progetto Iti Waterfront è migliorare le prestazioni energetiche con il ricorso a tecnologie illuminotecniche con fonti luminose ad alto risparmio e creare un percorso emozionale che unisca **Porto** Antico fino a Porta Pia. Questo intervento unisce la bellezza del **Porto** Antico e dei beni storici-architettonici portuali ai principi di sostenibilità ed efficienza energetica afferma il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Rodolfo Giampieri -, la migliore illuminazione e la rimozione della torre faro consentiranno di godere ancora di più dell'unicità di questo luogo, simbolo dell'unione fra la città di **Ancona** e il suo **porto** che diventa sempre più centro motore di sviluppo economico e occupazionale al servizio di tutta la regione.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, traffico illecito di soldi: sequestrati oltre 400mila euro

Stranieri in possesso di banconote, al di sopra delle soglie consentite Santa Marinella

L' OPERAZIONE Non solo la lotta al traffico internazionale di droga, ma anche a quello di valuta. Se la tratta tra Barcellona e Civitavecchia si rivela una direttrice lungo la quale viaggia ogni tipo di sostanza stupefacente, quella tra lo scalo locale e Tunisi sembra invece essere quella preferita per il traffico di valuta. Ma la Guardia di Finanza non fa sconti, né in un caso né nell' altro. I militari delle fiamme gialle infatti, dopo una serie di sequestri per droga effettuati allo sbarco dalla nave proveniente dal capoluogo catalano, quest' anno hanno ottenuto numeri importanti anche per ciò che concerne il denaro che dall' Italia, in questo caso dal porto di Civitavecchia, viene esportato in Tunisia. Oltre 400mila euro in contanti sono infatti quelli che sono stati sequestrati a cittadini africani, in possesso della cittadinanza italiana, che nei viaggi per tornare a far visita ai propri congiunti nel proprio paese, sono stati fermati ed indagati perché trovati in possesso di somme di denaro in contanti superiore a quanto consentito per legge, ovvero un massimo di 10mila euro. Ventisei sono state le persone fermate nell' arco del 2020, tutti sanzionati e che sono stati oggetto anche di più approfondite verifiche tributarie. Quasi tutti trovati in possesso di denaro non dichiarato e di cui non hanno saputo dare una giustificazione. Questo perché nella maggioranza dei casi, quel denaro è frutto di attività commerciali non autorizzate, come la vendita di prodotti senza licenza, i classici vu cumprà insomma, se non da attività ancora più gravi. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Stop alle crociere, persi oltre 105 milioni di euro

L' emergenza sanitaria ha caratterizzato il settore: passeggeri in calo del 93 per cento Un passo indietro di quasi 30 anni: «Dati così non si vedevano dal 1993»

IL FOCUS Il lockdown causato dal Covid 19 e lo stop alle crociere è costato a Civitavecchia qualcosa come 105 milioni di euro. Un dato impressionante che fa il paio con i 925 milioni di euro persi dall' Italia per aver dovuto rinunciare a quella importante fetta di turismo che arrivava nei porti del Bel Paese via Mare. Questo è purtroppo lo scenario illustrato nei giorni scorsi a livello nazionale dal rapporto annuale di Risposte turismo, la società di ricerca e consulenza da anni punto di riferimento nello studio del mondo delle crociere. I NUMERI Di fatto con un 2020 che si chiuderà a livello nazionale con appena 796.800 passeggeri movimentati tra imbarchi, sbarchi e transiti, (pari a -93,5% rispetto al 2019) si è tornati indietro di oltre 20 anni al 1993. Presentato il rapporto di Risposte Turismo. Quest' anno si chiuderà con un totale di 796.800 passeggeri movimentati nei porti italiani tra imbarchi, sbarchi e transiti (-93,5% sul 2019), un dato che riporta la movimentazione passeggeri ai valori del 1993. Il nuovo report di ricerca presentato da Francesco di Cesare, Presidente Risposte Turismo, contiene anche la stima regionale di tale mancato contributo. Secondo il report di ricerca il Veneto sarà la regione più impattata, seguita dal Lazio, con il porto di Civitavecchia che rispetto a Venezia è riuscito dallo scorso mese di agosto a ripartire seppur con numeri ben lontani a quelli dello scorso anno, con crociere di prossimità. «L' importante è che siano ripartite commenta il direttore generale di Roma Cruise Terminal e che pian piano i clienti stanno capendo che si viaggia nella più completa sicurezza. Per il nostro porto il lockdown è stato un brutto colpo, tanto più che questo sarebbe dovuto essere l' anno record per le crociere con 2 milioni e 800 mila passeggeri tra imbarchi, sbarchi e transiti». Per il 2020 erano infatti previste inizialmente 840 toccate nave, che avrebbero generato una movimentazione di 2,8 milioni di crocieristi. Del resto proprio da uno studio effettuato da Roma Cruise Terminal emerge che l' effetto economico complessivo generato dalle attività crocieristiche a Civitavecchia è pari a 105 milioni di euro l' anno (cifra praticamente azzerata dal Covid), mentre l' occupazione riconducibile al settore è di quasi 1.900 persone, composta da 700 addetti diretti e da 1.200 occupati indiretti. L' impatto diretto corrisponde annualmente ad un prodotto lordo di circa 56,5 milioni e a 673 unità di lavoro a tempo pieno in ambito portuale, che percepiscono complessivamente stipendi per 16,7 milioni di euro. Il fatturato per le strutture ricettive è stato stimato a 16,4 milioni, mentre l' impatto sul settore dei trasporti e dei parcheggi è stato stimato a 5,7 milioni. In media, ogni scalo di una nave da crociera genera a Civitavecchia 2,25 posti di lavoro. Lo studio del Roma Cruise Terminal ha inoltre evidenziato che, durante gli scali delle navi, 320.000 visitatori si riversavano in media ogni anno a Civitavecchia per una spesa diretta pari a 14 milioni di euro. «Questi numeri fanno capire come lo stop ai viaggi in nave causato dal Coronavirus abbia creato un danno immenso per la città. Ma ora conclude Portelli bisogna pensare al futuro con ottimismo, certi che i protocolli ferrei attuati da Msc e Costa fanno della crociera il viaggio più sicuro. Dallo scorso 17 agosto, data della ripartenza delle crociere già 25 navi hanno fatto scalo qui per un totale di 30 mila passeggeri». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Messaggero Marittimo Mensile

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

La Zona Logistica semplificata strumento fondamentale per il rilancio economico del sistema portuale laziale

CIVITAVECCHIA La ZIs, ovvero la Zona Logistica semplificata, uno strumento che può diventare fondamentale per il rilancio dell'economia in un territorio che peggio di altri ha subito il pesante attacco del Covid-19, è in dirittura d'arrivo. È il commento del presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo, dopo la delibera dell'atto di indirizzo Blue Economy e Sviluppo Economico: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio. La decisione della Giunta regionale, rappresenta per il presidente un grande passo compiuto nei confronti della portualità del Lazio e di tutto ciò che ruota intorno ad esso in termini di economia, sviluppo e occupazione, grazie all'adozione del Documento propedeutico alla Definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZIs del Tirreno centro settentrionale. Nel documento -spiega di Majo- si dà mandato al Gruppo di lavoro presieduto dal sottoscritto di redigere, entro cinque mesi, il documento finale funzionale alla trasmissione del Piano alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Convocherò il Gruppo di lavoro e inizieremo subito il lavoro per finalizzare il Piano definitivo affinché la ZIs del Tirreno centro settentrionale possa realizzarsi e rappresentare un importante, nuovo e concreto volano di sviluppo e di crescita non solo dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, ma di un territorio che, soprattutto in un momento di crisi come questo, sia per l'emergenza sanitaria purtroppo ancora in corso, che per la progressiva dismissione della Centrale a carbone dell'Enel, ha bisogno di avere risposte certe e immediate.



Il Mattino

Napoli

Prefettura -Agenzia Dogane sprint sui vaccini anti virus

IL PIANO Valentino Di Giacomo La macchina per far arrivare i vaccini anti-Covid in Campania si è appena messa in moto. Ieri mattina il prefetto di **Napoli**, Marco Valentini, ha ricevuto al Palazzo di Governo il Direttore generale dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato, Marcello Minenna. Per ora si è trattato solo di una visita istituzionale, ma nelle prossime settimane dovrà essere proprio l' Agenzia uno degli attori cruciali per fare in modo che le dosi di vaccino arrivino, siano stoccate a norma di legge e possano poi essere distribuite al personale medico. L' incontro è stato soprattutto un modo per avviare i contatti: in particolar modo il direttore Minenna che ha preso l' interim per Campania e Calabria. Le interlocuzioni tra prefettura e Agenzia delle Dogane si intensificheranno nelle prossime settimane quando ci sarà da mettere in funzione la complessa struttura organizzativa che dovrà dedicarsi all' approvvigionamento, allo stoccaggio e alla distribuzione dei vaccini nel rispetto di tutti i protocolli di sicurezza. L' ALLARME Decisivo sarà il ruolo che svolgeranno le forze dell' ordine nei prossimi mesi per vigilare che tutte le operazioni riguardanti i vaccini avvengano in maniera corretta. Intanto però c' è da tenere la guardia alta già prima che arriveranno i vaccini autorizzati dall' Organizzazione Mondiale della Sanità e dalle autorità europee. Nelle scorse settimane infatti proprio l' Agenzia delle Dogane ha diramato un alert sul pericolo che in Italia possano arrivare dosi di pseudo-vaccini. Attenzione altissima soprattutto sui carichi provenienti dalla Cina, con il **porto** di **Napoli** che rappresenta uno degli hub principali dei trasporti commerciali indirizzati nel nostro Paese. «Invitiamo tutti gli operatori della logistica - hanno scritto dall' Agenzia delle Dogane - ad elevare i propri standard di sicurezza per prevenire l' immissione in consumo nel territorio italiano di pseudo-vaccini di provenienza extra Ue potenzialmente pericolosi per la salute pubblica». Il pericolo è che, in attesa dei vaccini validati, arrivino in Italia prodotti non autorizzati e che possono dare vita ad un mercato parallelo illegale. L' attività di prevenzione delle forze dell' ordine è stata per questa rinforzata per scongiurare possibili pericoli. Intanto nelle prossime settimane si dovrà organizzare l' intera struttura per distribuire i vaccini autorizzati. Entro fine gennaio, viene stimato, arriveranno le prime dosi nel nostro Paese e circa 300mila vaccini dovrebbero giungere proprio in Campania. Le difficoltà maggiori sono rappresentate dal vaccino prodotto dalla statunitense Pfizer che richiede una conservazione a -80 gradi. La società americana dovrebbe fornire anche le celle frigorifere per il trasporto. Più semplice la filiera del vaccino sviluppato da Moderna che invece può essere conservato tra i 2 e 8 gradi. Nei prossimi giorni andrà studiato un piano di conservazione delle dosi che potrebbe coinvolgere **porto** o aeroporto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Sannio

Napoli

Ricerca applicata Insieme Cnr, Saipem, e Università 'Vanvitelli' per puntare sulle 'rinnovabili offshore'

Eolico marino: sperimentazione nel porto di Napoli

Un sistema innovativo galleggiante che presenta enormi opportunità per le zone costiere del Mezzogiorno

Saipem e il Consiglio nazionale delle ricerche hanno siglato un accordo che consentirà all' Ente di ricerca di utilizzare Hexafloat, la soluzione di Saipem relativa alla fondazione galleggiante a pendolo per turbine eoliche. L' ambito di utilizzo sarà un progetto di ricerca strategico per il sistema industriale del settore delle energie rinnovabili offshore, finanziato dal fondo della Ricerca di Sistema Elettrico nell' ambito dell' accordo di programma stipulato con il Ministero dello sviluppo economico Saipem e il Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr) hanno siglato un accordo di collaborazione che consentirà all' ente di ricerca di utilizzare il concept di Hexafloat, la soluzione di Saipem, brevetto pubblicato in attesa di validazione, relativa alla fondazione galleggiante a pendolo per turbine eoliche. L' ambito di utilizzo sarà un progetto di ricerca strategico per il sistema industriale del settore delle energie rinnovabili offshore (studi su piattaforme galleggianti per l' eolico ed il solare a mare), finanziato dal fondo della Ricerca di Sistema Elettrico e che rientra nell' ambito dell' accordo di programma stipulato con il Ministero dello Sviluppo Economico per il triennio 2019-2021. Nello specifico, il progetto di ricerca a cui lavorerà Il Cnr prevederà valutazioni con modelli numerici, prove in vasca presso l' Istituto di ingegneria del mare (Inm) e l' installazione di un prototipo in acqua presso il laboratorio marino realizzato davanti al **porto di Napoli** grazie al progetto Ricerca di Sistema Elettrico e co -gestito dal Cnr-Inm e dal Dipartimento di ingegneria dell' Università degli Studi della Campania 'Luigi Vanvitelli'. Il primo prototipo di Hexafloat sarà varato in mare già nella primavera del 2021. Mauro Piasere, direttore Digital and Innovation e COO della divisione Xsight di Saipem dichiara: "Questo accordo avvia una sinergia tra il maggiore ente di ricerca italiano e Saipem, volta a favorire un avanzamento del TRL (Technology Readiness Level) della nostra fondazione galleggiante e allo stesso tempo un miglioramento dei criteri di progettazione fondamentali per accelerare la curva di riduzione dei costi. Costo della struttura e affidabilità tecnologica sono infatti essenziali per spingere il mercato verso tecnologie ancora non a livello industriale. In futuro, prevediamo sempre maggiori applicazioni delle fondazioni eoliche galleggianti, utilizzabili in quei bacini di mare in cui le profondità sono maggiori, come Mediterraneo, Oceano Atlantico, Giappone, costa occidentale degli Stati Uniti, Mar di Norvegia e questo accordo ci aiuterà a farci trovare preparati". "La firma dell' accordo, che vede Hexafloat come elemento fondamentale nell' impegno verso una transizione energetica realizzabile e diversificata, dimostra il successo crescente della nostra strategia sulle rinnovabili offshore", il commento di Francesco Racheli, della divisione E&c Offshore di Saipem: "L' accordo consoliderà ulteriormente le nostre innovative attività di Ricerca e Sviluppo nell' eolico offshore galleggiante non solo in Italia ma nel mondo intero". "L' accordo Cnr-Saipem segna un primo significativo obiettivo dell' attività scientifica condotta nel progetto Ricerca di Sistema - la conclusione di Emilio Fortunato Campana, direttore del Dipartimento ingegneria, ICT e tecnologie per l' energia e i trasporti del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-Diitet) -. La sinergia tra il maggior player nazionale della tecnologia eolica galleggiante ed il principale Ente di Ricerca nel settore delle rinnovabili marine, è un esempio virtuoso che favorirà un sostanziale passo avanti del nostro Paese nella conoscenza e nella innovazione per le tecnologie nel settore delle rinnovabili marine, sia per il Mediterraneo, che per





Il Sannio

Napoli

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

PORTO DI NAPOLI: STRATEGICO PER L'APPROVVIGIONAMENTO ENERGETICO PER IL SUD E IL CENTRO ITALIA

L'attività delle principali società operanti nello scalo, le prospettive di crescita, gli investimenti.

Emilia Leonetti

Il terminal Petroli del porto di Napoli si trova a Vigliena. Area orientale di Napoli. La società Kuwait Petroleum spa (Q8) gestisce in concessione l'area destinata al traffico dei prodotti petroliferi (gasoli, benzine, jet fuel, oli combustibili). Ogni anno su quest'area, solo per la società Q8, si movimentano oltre 3 milioni di tonnellate di prodotti destinati all'approvvigionamento energetico, prevalentemente, del Sud Italia. L'attività del terminal si sviluppa su due segmenti: il principale riguarda il trasferimento dalle navi cisterna, attraverso un oleodotto di 23 linee e lungo circa 4 km, dei prodotti petroliferi e GPL alle aree di Deposito fiscale, un secondo, il trasferimento di oli combustibili e gasolio alle "banchine" per il rifornimento di traghetti, aliscafi, navi da crociera, portacontainer presenti negli scali di Napoli e Salerno. Dalla banchina, situata lungo la linea di costa che chiude, ad oriente, l'area operativa dello scalo, a ridosso del Nuovo Terminal di Levante, si passa in uno slargo tra case e vecchie officine, per imboccare la strada di Via San Giovanni a Teduccio. Da lì, attraverso un dedalo di viuzze, si raggiunge via Nuova delle Brecce. Il Deposito Fiscale della Q8 è qui: circa 1 milioni di m2 di area tra edifici di direzione, sale di controllo a distanza sia della movimentazione dei prodotti e sia dei sistemi di emergenza del Deposito, serbatoi per lo stoccaggio della merce, baie di carico delle autobotti per la distribuzione. In tutto il sito si contano 43 serbatoi e 26 baie di carico. A cui si aggiungono altri 18 serbatoi e 5 baie di carico nel Deposito ex Benit, a via Galileo Ferraris, sempre della Q8 e in cui vengono stoccati oli combustibili. Siamo precisa Marco Cappuccio, Manager Depositi di Napoli la più importante base operativa per la movimentazione, lo stoccaggio e la distribuzione dei prodotti petroliferi. Serviamo, in un raggio di 250 km, l'intero Mezzogiorno e parte del centro Italia. Abbiamo, poi, stazioni di servizio e un'articolata logistica in Nord Italia che ci consente di fornire dei nostri prodotti anche altre Regioni, principalmente Lombardia, Liguria, Piemonte. Ma, ripeto, il Deposito di Napoli è strategico per il Sud Italia, perché non esiste un altro deposito di queste dimensioni e capacità nel Sud del Paese. La forza della società Q8 risiede non solo nella complessa attività che sviluppa tra il terminal e l'area dei Depositi, ma anche nella capacità di programmazione, per in una fase critica come l'attuale, lo sviluppo per i prossimi cinque anni. Abbiamo previsto -continua Cappuccio- un investimento di 18 milioni di euro all'anno, di cui 12 milioni per sicurezza, ambiente e salute e 6 milioni per l'innovazione tecnologica del sito. Nel nostro piano sono compresi anche gli investimenti per la realizzazione dell'impianto di GNL. La novità è che, oltre a pianificare il potenziamento delle attività proprie della società, la Q8 ha, di recente, presentato all'Autorità Portuale un progetto per il dragaggio della banchina dagli attuali 13 m. a 16 m. per un volume di circa 55 mila m3 di sedimenti. Lo scopo è accogliere navi da 100 mila ton. (contro la media attuale di 30 mila ton.) e contribuire in maniera significativa alla riduzione delle emissioni inquinanti grazie al minor numero di viaggi-nave. Inoltre, con tale progetto, il porto di Napoli si confermerebbe come uno dei principali hub di importazione del Mediterraneo, intercettando i carichi di prodotti petroliferi dal Medio Oriente, dove si collocano i maggiori produttori del mondo. Energas spa, fa parte del consorzio operatori GPL Napoli. In tutto il consorzio Energas, Petrochimica partenopea, Italcost e Eni. Da circa 80 anni sono presenti nell'area orientale di Napoli. Mentre dal 1960-1991 gestiscono in concessione il portile nord. Le navi arrivano a quello della Q8, dove attraccano le navi cisterna e da dove, attraverso un reticolo di condotte, il GPL viene trasferito nei Depositi posti a pochi km dalla banchina. Ogni società ha un proprio Deposito fiscale.



Napoli. Mentre dal 1990-1991 gestiscono in concessione il pontile n.68 (si trova accanto a quello della Q8), dove attraccano le navi cisterna e da dove, attraverso un reticolo di condotte, il GPL viene trasferito nei Depositi posti a pochi km dalla banchina. Ognuna delle società ha un proprio Deposito fiscale. Nel sito di Energas,



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

come si vede dal terrazzo della sede amministrativa, a via Argine, si contano 18 serbatoi per lo stoccaggio del prodotto, interrati e ricoperti da un prato. Per motivi di sicurezza spiega il Direttore tecnico, Claudio Marino- da qui riforniamo, attraverso autobotti, direttamente i nostri clienti (anche piccoli serbatoi presso singole abitazioni), una serie di reti di utilizzatori, le nostre stazioni di servizio (400 sul territorio nazionale) e anche di altri detentori di stazioni che in questo caso vengono a caricare direttamente nel nostro impianto di Napoli. Il 50% del nostro prodotto è GPL combustione (riscaldamento, gas per cucina, agricoltura) e 50% è GPL autotrazione (carburante per auto). Il trasporto avviene esclusivamente su gomma. Ogni anno dal Deposito di Energas si movimentano circa 300 mila ton di GPL, 850 mila ton se consideriamo anche le altre società facenti parte del consorzio, il 25% del mercato nazionale. Il porto di Napoli, dunque, si conferma, scalo strategico anche per la movimentazione, lo stoccaggio e la distribuzione del GPL nell'Italia centro meridionale e in parte anche del Nord Italia. L'obiettivo di Energas, come tiene a sottolineare Claudio Marino, è investire per aumentare la capacità volumetrica dei serbatoi: dagli attuali 6.900 m³ a 10.400 m³. Così come è intenzione della società presentare all'Autorità portuale un progetto per l'utilizzo del pontile n.69, in concessione alla società Q8. Nel periodo di lockdown - dice ancora il Direttore - il nostro traffico è sceso di un 30%, per il ridotto traffico automobilistico, dovuto alle restrizioni di spostamento sul territorio. Ma per il diffuso uso del GPL la movimentazione non solo si è già ripresa, ma aumenterà. Prima di passare all'ultima importante società del settore energetico, la Sonatrach Raffinerie Italia, registro la volontà della cooperativa di collaborare non solo nella parte relativa alla gestione del pontile, ma anche negli investimenti funzionali allo sviluppo delle singole attività: le 4 società hanno infatti creato una sorta di consiglio di amministrazione presieduto, a rotazione, da un rappresentante di ogni società, con un budget, un bilancio destinato prevalentemente alla manutenzione delle condotte che dal pontile trasferiscono il GPL nei 4 Depositi. Il prossimo investimento sarà l'acquisto, per circa 2 milioni di euro, del braccio che sposta il prodotto dalla nave all'oleodotto. La compagnia di Stato algerina, Sonatrach, ha acquistato, nel 2018, alcuni asset della società Esso del Sud Italia, dando vita alla società Sonatrach Raffinerie Italia con sede ad Augusta in Sicilia. Nel porto di Napoli, la società possiede un Deposito fiscale in un'area adiacente a quella del Deposito Q8, mentre sul lato mare le sue navi attraccano ai pontili 65 e 60 in concessione alla Q8. Movimenta prodotti raffinati bianchi, quali benzina, jet fuel e gasolio. Il mercato cui si rivolge è tutto il Sud e Centro Italia. Il settore del traffico energetico sta andando incontro a cambiamenti significativi e che riguardano, in particolare, la realizzazione, nel porto di Napoli, nell'area della Darsena Petroli, di un impianto costiero Small Scale di GNL con una capacità complessiva di stoccaggio pari a circa 24.000 m³ dedicato sia all'approvvigionamento dei mezzi navali sia alla distribuzione sulla rete carburanti stradale per i veicoli pesanti. Si tratta di un progetto congiunto Edison-Q8, presentato al Ministero dello Sviluppo Economico: di recente si è conclusa con esito positivo la Conferenza dei Servizi preliminare, ed è in corso l'esame pubblico del progetto per l'ottenimento della concessione. La costruzione dell'infrastruttura è, comunque, subordinata alla definizione con esito favorevole dell'iter amministrativo finalizzato all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni. Nell'attesa, raggiungo al telefono l'armatore Umberto D'Amato, per conoscere il suo punto di vista non tanto sul progetto delle società prima menzionate, ma sulle ricadute che il ricorso al GNL avrà sull'armamento e sul tema ambientale. Mi preme, innanzitutto, ricordare- dice Umberto D'Amato- che l'IMO ha fissato l'abbattimento di CO₂ del 40% al 2030 e al 70% al 2050. Abbiamo l'obbligo di ridurre le emissioni inquinanti. Va bene dunque l'impegno a lavorare su combustibili a basso tasso di inquinamento come il GNL e come, in futuro, l'idrogeno. Questo comporta che bisogna costruire nuove navi Dual Fuel, sia diesel e sia GNL. Ricorrere al refitting del motore e di vari componenti delle sezioni meccaniche delle navi è, a mio parere, eccessivamente costoso. Il punto però non è solo ammodernare le flotte, ma avere impianti di rifornimento di GNL nei porti.

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

RICCARDO MONTI: INTERPORTO SUD EUROPA, SNODO PER COLLEGAMENTI NORD-SUD, EST-OVEST

Il neo Presidente, a tappe forzate verso la digitalizzazione e verso le connessioni ferroviarie.

Emilia Leonetti

Il piglio di Riccardo Monti è quello di un manager abituato per formazione, esperienza, carattere a prendere decisioni rapide, a trovare soluzioni, in una parola a non perdere di vista l'obiettivo. Per questo la sua nomina alla guida dell'Interporto Sud Europa, avvenuta poco più di un mese fa, è stata accolta con grande favore. La logistica è, infatti, uno dei principali filoni di sviluppo dell'economia campana, che si lega anche al potenziamento del sistema portuale campano. Nell'intervista al nostro giornale ha richiamato l'urgenza di investimenti infrastrutturali, indispensabili per creare le condizioni di sviluppo della logistica. Uno di questi è sicuramente la realizzazione di una rete ferroviaria che colleghi il porto di Napoli agli Interporti Dott. Riccardo Monti, da poco più di un mese è stato nominato Presidente Interporto Sud Europa. Una delle sue prime dichiarazioni ha riguardato il suo impegno per definire un progetto in grado di dare un respiro internazionale all'Interporto di Marcianise. Può sinteticamente raccontarci quali sono i punti principali del progetto, quali le finalità e gli investimenti per realizzarlo? Semplicemente valorizzare adeguatamente un interporto che ha una posizione straordinaria, sulla direttrice Nord Sud ma anche est ovest (Adriaticotirrenico) che ha lo status di Zona Economica Speciale e quindi può ambire ad attrarre sia i grandi operatori logistici come Poste, Amazon ed Alibaba che chi trasforma beni importati per poi riesportarli o distribuirli in Italia. Il tutto facendo sistema con gli altri pezzi del sistema della Campania, a partire da Nola, e del Sud Italia. Restando all'Interporto Sud Europa uno dei temi ricorrenti è la necessità di integrare i nodi logistici della Campania: dal porto, agli Interporti. Su questo hanno un peso significativo: la digitalizzazione dei sistemi informativi sia all'interno dell'interporto e sia in collegamento con gli altri nodi del sistema logistico e la creazione di una rete ferroviaria che realizzi l'interconnessione nave-porto-interporto. Cosa ne pensa? Come pensa si debba procedere? Diciamo che la debolezza del collegamento ferroviario è la storica carenza del sistema infrastruttura meridionale. Il mancato sviluppo della intermodalità gomma-rotaia è stato un vero macigno per la logistica meridionale. La digitalizzazione è fondamentale per semplificare, fluidificare ed efficientare i flussi, ma senza le infrastrutture fisiche per spostare i beni, i bit possono fare poco per muovere meglio gli atomi! Quindi bisogna proceder a tappe forzate a completare tutti i collegamenti ferroviari mancanti tra tutti i porti ed interporto della Campania e del Sud. Presidente Monti, in questi anni, ha ricoperto ruoli di primaria rilevanza in campi diversi: da quello industriale, a quello finanziario, a quello della promozione internazionale del nostro Paese. E' anche Presidente dell'Associazione Italia-Emirati Arabi. In base alla sua lunga esperienza e alle relazioni internazionali, quale ruolo potrebbe avere il sistema portuale campano nel Mediterraneo e a quali condizioni? Il raddoppio di Suez, lo vediamo nei numeri, sta riportando centralità al mediterraneo. Però consentitemi un paragone calcistico: per giocare in Champions ci vogliono i campioni. E se non convinciamo i grandi player internazionali come Dubai Port, Cosco etc a credere e investire nel nostro sistema sarà difficile fare i grandi numeri. Volendo allargare lo sguardo al Mezzogiorno, dal suo punto di vista su quali filoni bisognerebbe puntare, partendo dalle possibilità che la pandemia può determinare in termini di investimenti? Come sfruttare la crisi che stiamo attraversando per ripensare gli asset dello sviluppo, i



progetti e i finanziamenti per realizzarli? L'opportunità è la digitalizzazione a tappe forzate dei processi gestionali e la rinnovata attenzione ad investimenti infrastrutturali massicci anche in chiave anticiclica. Il recovery fund può essere l'occasione di una generazione, come negli anni 50 e 60 lo fu la Cassa del Mezzogiorno. Una occasione unica che non si può assolutamente mancare per superare una volta per tutte i ritardi accumulati per



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

decenni.

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

GUIDO GRIMALDI: MULTIPIANO FONDAMENTALE PER SVILUPPARE TRAFFICO DEL GRUPPO

In arrivo nuove navi ambientalmente sostenibili: le GG5G

Emilia Leonetti

Il Gruppo Grimaldi è il principale gruppo campano e italiano nel campo del traffico Ro-Ro e dello Short Sea Shipping. Una leadership che è sostenuta da una strategia incentrata sulla costante innovazione della flotta, caratterizzata da un'estrema efficacia nell'attività di marketing, oltre che dalla compattezza del suo management. Guido Grimaldi, Corporate Short Sea Shipping Director, nell'intervista ripercorre i mesi della crisi sottolineando la volontà del Gruppo di superarla mantenendo la barra dritta sull'innovazione e sulla continuità del servizio. La pandemia in che modo ha inciso sul traffico merci da e per il porto di Salerno per il Gruppo Grimaldi? La compagnia quali porti serve dal porto di Salerno e per quale tipologia di merce? L'impatto della pandemia ha interessato in diversa misura tutti i settori e tutte le attività ed anche il Gruppo Grimaldi ha risentito gli effetti di una crisi che ha colpito i settori in cui opera, ed in particolare il trasporto passeggeri. Per quanto riguarda il traffico merci da e per il Porto di Salerno, seppure nella prima fase della pandemia il nostro Gruppo ha registrato una contrazione del traffico, nei mesi successivi, grazie ai servizi innovativi e di qualità offerti dal nostro Gruppo, siamo riusciti a fare del porto di Salerno crocevia e punto di riferimento per il traffico merci non solo del Sud Italia ma per tutto il Paese, durante la fase post lockdown. Il Nostro Gruppo utilizza il porto di Salerno per servire i porti di Sagunto, Valencia, Genova, Cagliari, Catania, Palermo, Tunisi e Malta e con collegamenti diretti e in transhipment il porto di Salerno serve anche i porti del Nord Europa, del West Africa e delle Americhe. Il Gruppo Grimaldi attraverso le linee del porto di Salerno trasporta merci industriali e prodotti di prima necessità, tra cui farmaci e prodotti sanitari, importanti più che mai in questo momento così delicato. Infine, si trasportano anche prodotti ortofrutticoli ed agroalimentari. Quali azioni sono state adottate per limitare il calo di trasporto merci sulle navi? In tema di spazio a che punto è il progetto multipiano? Sin dall'inizio della pandemia, il nostro Gruppo ha lavorato con l'obiettivo di garantire la continuità dei servizi di trasporto senza pregiudicare la tutela della salute e della sicurezza dei dipendenti, degli autisti e dei passeggeri. A tal proposito, abbiamo introdotto a bordo delle nostre navi (sia passeggeri che merci) tutte le procedure volte a ridurre al minimo il rischio di contagio da Covid-19 acquisendo la certificazione Covid Free rilasciata dall'ente certificatore RINA. Inoltre, per garantire l'approvvigionamento all'intero Paese di tutti i beni di prima necessità (ad es. farmaci e beni alimentari) non abbiamo quasi mai previsto cancellazioni di partenze o riduzioni di servizi. In relazione agli spazi invece, abbiamo portato avanti il progetto multipiano, con l'obiettivo di decongestionare il porto di Salerno e sviluppare ulteriormente i traffici. Si noti che il porto di Salerno è privo di un retroporto adeguato al traffico movimentato; per arginare il problema al momento è stato realizzato un piazzale esterno da noi gestito per offrire un ulteriore servizio alla clientela. Ad oggi il progetto multipiano è giunto alla fine dell'iter iniziale e siamo in attesa dei pareri delle Autorità coinvolte al fine di ricevere autorizzazione ed il rilascio della concessione dall'ADSP, quindi speriamo di iniziare quanto prima i lavori di questa importante opera necessaria oggi più che mai per sviluppare ulteriormente i nostri traffici. Quanto ha inciso non solo sul trasporto ma anche sul lavoro la riduzione del traffico? Quante sono le persone occupate attualmente? Come detto in precedenza, anche durante la



fase più critica della pandemia il nostro Gruppo non si è mai fermato, sebbene ci siano state riduzioni del traffico merci e soprattutto del traffico passeggeri, siamo riusciti nonostante le notevoli difficoltà a preservar tutti i posti di lavoro, senza tra l'altro fare ricorso all'Istituto della cassa integrazione. Inoltre, con l'obiettivo di tutelare la sicurezza



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

e la salute dei nostri dipendenti, abbiamo adottato la modalità di lavoro in smart working per una parte dei nostri colleghi amministrativi. Avete ricevuto un supporto dal Governo? Quale ruolo hanno svolto le istituzioni? Purtroppo il nostro settore non ha ricevuto alcun supporto ad oggi dal Governo, l'unico sostegno dato a favore del nostro comparto lo si legge nell'Art. 89 del D.L. Agosto che prevede lo stanziamento di un fondo per la compensazione dei danni subiti dal settore del trasporto marittimo, pari a 50 milioni di euro. Tuttavia, occorrerebbe incrementare significativamente la disponibilità di tale fondo, in quanto riteniamo non sia sufficiente a coprire la perdita stimata di circa 500 milioni di euro per il solo settore marittimo intermodale, soprattutto se consideriamo i costi sostenuti dalle compagnie armatoriali che sono rimasti inalterati. Anzi, nostro malgrado abbiamo dovuto fronteggiare emendamenti come quello sull'Istituto dell'Autoproduzione che in prospettiva rischia di ledere la competitività del settore marittimo aumentando i costi per gli armatori e creando ripercussioni sull'occupazione, e che addirittura rappresenta un vero e proprio passo indietro di trent'anni per l'intera portualità italiana. Abbiamo inoltre anche assistito a proroghe date dal Governo, come quella della convenzione statale sulla continuità territoriale a favore di un operatore privato, senza validi motivi, che di fatto ha continuato ad alterare profondamente gli equilibri di mercato. Mi preme infine di sottolineare che, essendo la Blue Economy un valore strategico per il nostro Paese, è auspicabile, come è stato fatto in Francia lo scorso Luglio, istituire un Ministero del Mare in grado di supportare e tutelare le istanze del nostro settore. Quale strategia il Gruppo ha pianificato per le riprese del comparto? Quali sono le principali novità che potremo attenderci da qui ai prossimi mesi? Il nostro Gruppo durante quest'epidemia ha varato una serie di potenziamenti sia per quanto concerne le Autostrade del Mare per la Sicilia che per le linee di cabotaggio insulare per la Sardegna. Inoltre, sono state anche potenziate le linee di cabotaggio continentale Tirreniche e Adriatiche. Infine, la grande novità per la flotta del Gruppo Grimaldi è l'imminente arrivo nei mari del Mediterraneo della nave ECO VALENCIA, la prima delle 12 navi ibride ro-ro appartenenti alla nuova classe Grimaldi Green 5th Generation (GG5G). Delle 12 unità della classe GG5G, nove verranno impiegate nel Mar Mediterraneo ed altre tre saranno operate dalla consociata Finnlines nel Nord Europa, ed in particolar modo nel mar Baltico. Le navi della nuova classe GG5G utilizzano motori ibridi di ultima generazione controllati elettronicamente ed attraverso l'utilizzo delle batterie a litio riescono a garantire zero emissioni di CO2 in porto. A bordo delle navi GG5G sono inoltre installati impianti Scrubber di depurazione dei gas di scarico per l'abbattimento delle emissioni di zolfo e particolato.

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

NAPOLI CITTÀ-PORTO: UNA STRATEGIA DI SVILUPPO

Per un modello di Città Circolare

Maria Cerreta*

Il sistema città-porto costituisce una realtà determinante per lo sviluppo territoriale, in grado di influenzare in modo significativo le condizioni di benessere e qualità della vita, e di rendere operativo il Modello di Città Circolare, preservando e valorizzando i mari e le risorse marine in modo sostenibile, attraverso opportuni modelli di produzione e consumo, attenti alle relazioni economiche, sociali e ambientali con il sistema urbano e infrastrutturale. Nell'intento di esplicitare le componenti del sistema città-porto in termini strategici è stato delineato un processo decisionale per lo sviluppo di Napoli Est e dell'area portuale, nell'ambito del Corso di Master di II livello in Pianificazione e progettazione sostenibile delle aree portuali, attivato dal Dipartimento di Architettura (DiARC) in collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Civile Edile e Ambientale (DICEA) dell'Università degli Studi di Napoli Federico II, volto alla formazione di professionisti capaci di integrare le discipline tecniche della pianificazione e della progettazione con la conoscenza delle dinamiche socio-economiche ed ecologicoambientali, degli aspetti infrastrutturali, gestionali, giuridici e normativi, delle regole organizzative di funzionamento dei porti e delle aree portuali. L'approccio è stato strutturato individuando le fasi e gli strumenti per implementare un Modello di Città Circolare in grado di rendere operative le raccomandazioni europee fornite all'interno del framework Sustainable Development Goals (SDGs) e la direttiva europea Maritime Spatial Planning 2014/89. Il percorso metodologico, articolato in quattro fasi, si è basato sui principi e gli strumenti propri delle valutazioni multidimensionali, a partire da studi territoriali attenti agli aspetti della logistica, delle infrastrutture e dei trasporti, dell'economia, del restauro urbano, dell'urbanistica e della progettazione multiscale. Mediante la valutazione di tre alternative progettuali sviluppate per il porto di Napoli Est è stato possibile delineare uno scenario di rigenerazione. L'individuazione delle alternative progettuali ha permesso di esplicitare diversi scenari di sviluppo in base ai principali trend economici, sociali, ed ambientali, agli interessi degli stakeholder coinvolti e alla configurazione spaziale della città-porto. Sono state definite e disegnate tre alternative che corrispondono rispettivamente a una visione turistica, commerciale e ibrida di sviluppo per il porto di Napoli e il quartiere di San Giovanni a Teduccio. Lo scenario ibrido mira a localizzare le funzioni sia urbane che commerciali a ridosso del litorale. Sono previsti l'ampliamento della banchina commerciale e la realizzazione della linea ferroviaria per il trasporto delle merci in prossimità della banchina, con un tracciato alternativo rispetto a quello proposto da RFI. Le aree immediatamente adiacenti alla Centrale Tirreno Power e poste a nord del Molo Levante sono adibite a distripark. L'ex stabilimento Corradini ospita un innovation hub, in cui interagiscono l'innovazione digitale, l'industria manifatturiera, i servizi e la ricerca. Il tratto di costa compreso tra l'ex complesso industriale dismesso e il depuratore è destinato a spazio esterno attrezzato a servizio del Polo dell'Innovazione. Per la riqualificazione delle aree del Forte Vigliena, del depuratore, e del successivo tratto di costa che si estende fino al Museo Ferroviario di Pietrarsa, si propone un parco urbano attrezzato. Infine viene individuata la riorganizzazione del sistema di attraversamenti pedonali, ciclabili e carrabili per migliorare l'accessibilità dell'area. Lo scenario ibrido permette di rendere concreto un rapporto di



mediazione tra la città e gli spazi portuali, tenendo conto delle esigenze e degli interessi contrastanti relativi alle funzioni, agli spazi e ai sistemi di relazioni. Il processo decisionale sperimentato nell'ambito del Master ha permesso di testare un approccio multidimensionale in cui lo sviluppo delle scelte progettuali contribuisce a migliorare la conoscenza e la comprensione delle criticità e delle potenzialità territoriali, dei conflitti e dei



PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

vincoli, promuovendo un più ampio impegno civico e tecnico insieme ad una più profonda consapevolezza delle possibili opportunità. *Coordinatore del Master in Pianificazione e Progettazione Sostenibile delle Aree Portuali, Dipartimento di Architettura (DiARC), Università degli Studi di Napoli Federico II..

PORTI CAMPANI IN RETE

Napoli

TERZO TRIMESTRE 2020: MIGLIORANO I DATI DI TRAFFICO.

In ripresa il traffico Ro-Ro e Rinfuse solide

Roberta Vitillo

Il terzo trimestre del 2020 ha visto pian piano decrescere il forte scostamento registrato nei mesi precedenti rispetto agli stessi mesi del 2019 dei traffici dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale. In particolare, il settore crocieristico è finalmente ripartito nel porto di Napoli a partire dal mese di Agosto, seppur con traffici inferiori di circa il 90% rispetto agli stessi mesi dell'anno precedente. Nelle rinfuse solide e nelle rinfuse liquide diminuisce sempre più il divario rispetto agli equivalenti mesi del 2019, nello specifico nei primi 9 mesi del 2020 si è movimentato solo l'11,5% in meno delle rinfuse liquide mentre siamo ritornati agli stessi traffici dell'anno precedente per quanto riguarda le rinfuse solide. Il settore dei container è quello che invece continua a registrare un calo sempre crescente dei traffici come conseguenza della forte contrazione che ha subito la domanda a causa della pandemia del Covid-19. Complessivamente, fino al mese di settembre si è registrato un calo del 7,4% dei traffici container rispetto al 2019 (755.955 TEU nel 2020 contro 816.377 TEU nel 2019). Il traffico Ro-Ro è il settore maggiormente in ripresa. Basti pensare che il forte calo del 13,1% raggiunto nel primo semestre 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente si è ridotto nei tre mesi successivi fino a raggiungere il -7,8% con 9.499.650 tonnellate movimentate rispetto alle 10.306.077 tonnellate dei primi 9 mesi del 2019. Anche nel settore passeggeri si sta lentamente accorciando il forte divario rispetto all'anno precedente, raggiungendo fino al mese di settembre il -54% dei traffici con 3.078.258 di passeggeri trasportati rispetto ai 6.687.409 dei primi 9 mesi del 2019. Si riporta di seguito un dettaglio mensile delle principali voci di traffico con un confronto rispetto agli anni precedenti.



Scavi a Porta Ovest e progetto «alleggerito» per l'ultimo sprint

Lavori anche sul versante del Canalone per lo svincolo della viabilità leggera La Feltrinelli lascia il Maximall, a rischio sette posti di lavoro `Resta da sciogliere soltanto il nodo del cantiere all'imboccatura di via Ligea

Diletta Turco

I lavori di scavo sono iniziati, anche sul versante numero tre del cantiere di Porta Ovest, ovvero quello della montagna di Canalone, sul tratto di viadotto Gatto precedente all'incrocio e alla galleria di San Leo. Domenica mattina, infatti, è stato abbattuto il muro di cinta della porzione di montagna da scavare. «Abbiamo organizzato questa giornata di necessaria invasione del viadotto spiega Francesco Messineo, segretario generale dell' **autorità** di **sistema** del mar Tirreno centrale proprio di domenica, vista la forte riduzione della circolazione sia dei mezzi pesanti che della viabilità leggera, posizionando un senso unico alternato per il tempo necessario alle operazioni di abbattimento del muro. Dopo di che si è iniziato a scavare». Obiettivo di questa fase di cantiere è la realizzazione dello svincolo Poseidon, che nel progetto di Porta Ovest servirà per la viabilità cosiddetta leggera in direzione sud. LE MODIFICHE Proprio il progetto delle gallerie è stato recentemente «rivisto» e alleggerito di alcune voci prima inserite. La perizia di variante è stata firmata e ufficializzata a fine novembre. Cosa cambierà dall'idea originaria messa nero su bianco durante il periodo di controllo della Tecnis? «Le modifiche sono principalmente tre aggiunge Messineo la prima delle quali riguarda la rampa di San Leo, che, ad inizio cantiere, doveva servire come collegamento tra Canalone e l'autostrada. Sarebbe stata, insomma, una delle due rampe previste. Una rampa, tra le altre cose, piuttosto complicata da realizzare, perché si sarebbe dovuto scavare sotto le gallerie autostradali, con una mole di notevole. Poi, durante gli innumerevoli confronti con il Comune aggiunge il segretario dell'authority unica si è stabilita la netta distinzione tra il percorso stradale destinato alle auto, che sarà praticamente quello attuale, e il percorso dedicato ai mezzi pesanti, che sarà esclusivamente in galleria, mentre inizialmente si era pensato ad una viabilità promiscua. Con questa valutazione finale, la rampa di San Leo non è sembrata più necessaria». Con un risparmio, anche economico come scritto nella variazione di progetto, di circa 11,5 milioni di euro. «Sono stati modificati, poi, gli impianti tecnologici che serviranno le gallerie puntualizza Messineo e, terzo punto, è stato individuato un sito di recapito delle terre da scavo. Noi speravamo che il materiale preso dagli scavi potesse essere riusato stesso in loco per la realizzazione del calcestruzzo, ma purtroppo le analisi effettuate hanno dimostrato la non idoneità all'uso. E, quindi, dovremo smaltire tutto». Con un aggravio, in questo, di costi pari a circa 6,5 milioni di euro. Con l'approvazione della perizia di variante e del relativo atto aggiuntivo all'accordo originario, anche la questione viabilità ordinaria legata al progetto di Porta Ovest è stata risolta. Con un progetto più snello, ma sostanzialmente fedele all'impalcatura originaria. «Queste modifiche spiega, poi, Messineo rappresentano anche concretamente il passaggio di cantiere dalla Tecnis al consorzio stabile Arechi, titolare da fine ottobre del cantiere, dopo la firma tanto attesa della transazione con cui la Tecnis ha, tecnicamente, rinunciato a tutte le sue riserve contrattuali, per un importo di circa 75 milioni di euro». La fase di gestione della Tecnis è, dunque, definitivamente oltrepassata. Ma, ad oggi, resta da sciogliere l'ultimo nodo che ancora blocca una parte importante del cantiere, e cioè quella del lato sud, dell'imboccatura di via Ligea. «Anche in questo caso conclude Messineo abbiamo trasmesso il progetto di variante al ministero, che rappresenta un documento necessario





Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

alla firma di questa tanto attesa convenzione senza la quale gli scavi giù non possono riprendere. In questi mesi abbiamo superato tutti i cavilli e le questioni tecniche e burocratiche che impedivano la firma, che ora attendiamo. La convenzione è, infatti, l'ultimo ostacolo da superare prima di poter finalmente sbloccare i lavori». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Zes e sviluppo industriale «Indifferenza e ritardi sempre più insostenibili»

Melpignano accusa il Comune di Ostuni e Confindustria: difficile così fare impresa

Oronzo MARTUCCI «Un progetto politico per essere valido deve tenere presente le diverse realtà, anche territoriali, che è chiamato a rappresentare»: l'ingegnere Nicola Melpignano, imprenditore ostunese, iscritto a Confindustria si esprime così a proposito della assenza di un rappresentante della provincia di Brindisi nella nuova giunta regionale. Ma oltre tale penalizzazione, Melpignano sottolinea «l' assenza di un interesse dei rappresentanti delle amministrazioni pubbliche e anche di quelli di categoria nel sostenere al meglio le esigenze del territorio e nell' aiutare le scelte di chi vuole continuare a investire e a creare occasioni di lavoro». Il riferimento dell' imprenditore ostunese è ai ritardi che si stanno accumulando per nuovi investimenti nelle Zes. «Ho potuto sperimentare l' indifferenza che l' amministrazione comunale di Ostuni mostra nei confronti di chi è interessato a investire nell' area Zes che è stata perimetrata nella zona del Consorzio Asi e a creare nuove opportunità di occupazione. Quell' indifferenza si trasforma in ostacoli e provoca ritardi», spiega Melpignano. «Da ciò che sento in giro si tratta di un atteggiamento che riguarda sostanzialmente tutte le amministrazioni dei Comuni nei quali ci sono aree delimitate come Zes. Con ulteriore rammarico noto anche un atteggiamento di indifferenza e disinteresse, che viene segnalato da più parti, dell' associazione alla quale appartengo, Confindustria, nello svolgere un ruolo di sostegno alle imprese e nell' avviare un confronto se necessario anche aspro con le amministrazioni comunali. Ciò non è accettabile, in una fase di profonda crisi né da parte delle amministrazioni pubbliche né da parte delle associazioni di categoria e di Confindustria in particolare», rimarca Melpignano. «Come imprenditori non possiamo accettare questa situazione, dobbiamo insistere affinché l' indifferenza non travolga chi vuole operare e chi ancora immagina di effettuare investimenti nella nostra area, sostenendo e finanziando start up e progetti di ricerca che probabilmente non interessano a chi svolge solo ruoli di rappresentanza e non si cimenta con i problemi specifici di chi vuole fare impresa e rafforzarsi in un contesto difficile», conclude Melpignano. Le difficoltà espresse dal rappresentante di Confindustria sono ancora più evidenti quando si tratta di compiere scelte capaci di rafforzare il territorio attraverso la realizzazione di infrastrutture. È il caso della contrapposizione tra Comune di Brindisi e **Autorità portuale** a proposito di decisioni da assumere per far crescere la competitività dello scalo **portuale**. La scorsa settimana l' ingegnere Alfredo Lonoce. Indicato dal Comune di Brindisi nel Comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale, si è dimesso, sottolineando di sentirsi inessenziale nelle scelte e di aver colto autolesionistici atteggiamenti ostativi nell' approvazione di progetti strategici per lo sviluppo del porto, a cominciare dalla cassa di colmata, per finire alla banchina di Sant' Apollinare. Lonoce ha di fatto messo in discussione le posizioni del Comune di Brindisi. Il sindaco Riccardo Rossi ha replicato spiegando che «su alcune opere non è stato il Comune a opporsi, ma nell' iter autorizzativo sono intervenuti il Provveditorato alle Opere pubbliche o il ministero dell' Ambiente a segnalare problemi». Ma intanto il porto perde terreno e le polemiche non aiutano. Lo ricorda l' onorevole Mauro D' Attis, deputato brindisino e commissario regionale di Forza Italia, il quale evidenzia che il porto di Brindisi



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

è stato escluso dal progetto di quadrilatero delle Zes che a parere della Svimez potrebbe rappresentare una piattaforma straordinaria per il rilancio del Mezzogiorno nel Mediterraneo. «Si tratta di un progetto che esclude la città di Brindisi nonostante faccia parte della Zes adriatica e sia dotata di infrastrutture, come il porto, che hanno favorito l'insediamento di aree a vocazione produttiva: per questo, sulla scia di quanto giustamente dichiarato dall'europarlamentare Andrea Caroppo, ho depositato un'interrogazione diretta al ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno sul progetto denominato Quadrilatero Napoli-Bari-Taranto-Gioia Tauro», ha spiegato D'Attis. «Il progetto consiste in un Piano di interventi nel settore della logistica, energie rinnovabili, rigenerazione urbana e ambientale, agroalimentare e agroindustria, governo delle acque, politica industriale, ricerca e innovazione. Un programma di ampio respiro che mette al centro il Sud e il suo bisogno di interventi specifici per tornare a crescere che, però, va interconnesso, per una buona riuscita, con le Zone Economiche Speciali di riferimento. Inespugnabilmente, dalle grafiche pubblicate del rapporto Svimez, Brindisi appare esclusa dal quadrilatero oggetto di interventi. Eppure, non solo Brindisi fa parte della Zes adriatica, ma gode di un porto strategico e ha una zona industriale di rilievo», ha aggiunto il deputato brindisino. D'Attis ha annunciato la presentazione di una interrogazione al ministro per il Sud per chiedere informazioni su una «esclusione del tutto ingiustificata». «Mi auguro che il ministro intervenga affinché la città pugliese possa essere parte attiva del progetto di rilancio economico e beneficiare delle misure che si adotteranno», conclude. Nel frattempo altri rappresentanti istituzionali del territorio potrebbero far sentire la loro voce a proposito. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto di Brindisi: al via il pontile con briccole

Brindisi. Non sappiamo se ci saranno scosse di assestamento sul terremoto politico che l'Amministrazione Comunale ha subito in questi ultimi giorni. L' unica certezza è che la 'portualità' relativa allo scalo salentino di Brindisi inizia a vedere, orizzonti futuri e chiari. Infatti, è dell' altro ieri la notifica all' AdSPMAM del parere positivo, da parte del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, alla realizzazione - tanto dibattuto e contrastato - 'pontile con briccole'. Parere che arriva dopo di quello concernente l' approvazione del progetto della 'vasca di colmata' da parte della Commissione VIA del Ministero. Si poteva fare prima? Non è dato sapere! Tutti hanno ragioni da dichiarare. In tempi non sospetti, da queste pagine - IL NAUTILUS Anno 15 N °1- abbiamo trattato, dal punto di vista tecnico nautico, le potenzialità in termini di sicurezza degli ormeggi di un pontile con briccole rispetto ad altri sistemi nautici. Questa volta ci preme rilevare il parere positivo del Consiglio Superiore LL.PP. perché riteniamo che possa fare scuola per gli appassionati di portualità e di logistica **portuale**. Diciamo subito che stiamo parlando della notifica del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici relativa all' Affare 80/2020.

Porto di Brindisi: Potenziamento degli ormeggi navi ro - ro a Costa Morena Ovest - realizzazione di un pontile con briccole - Adeguamento Tecnico Funzionale. Viste le note della medesima AdSP prot. 27209 del 26.10.2020 e prot. 27395 del 27.10.2020 di trasmissione di documentazione integrativa; Esaminata la documentazione medesima e gli atti integrativi successivamente trasmessi; Udita la Commissione relatrice (Santoriello, Karrer, Ruol, Mazzola, Simeone, Napolitano, Moretti, Lombardo, Martino, D' Alessandro, Ottolenghi, Capitaneria di Porto di Brindisi, Maggiore), si produce il seguente Parere: - che la proposta, trasmessa dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, avente ad oggetto 'Porto di Brindisi: Potenziamento degli ormeggi navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest - realizzazione di un pontile con briccole - Adeguamento tecnico funzionale', rientra tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale secondo le norme vigenti; - che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico funzionale, l' **Autorità di Sistema Portuale** dovrà tener conto di tutte le prescrizioni, raccomandazioni per garantire la sicurezza della navigazione, di giorno e di notte e in cattive condimeteomarine avverse ed il relativo transito di unità navali in acque portuali. Nel caso all' esame, la Sezione CSLP è dell' avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale di che trattasi appare coerente con il dettato normativo di cui al comma 5 dell' articolo 5 della legge 21 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii e con l' indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle 'Linee guida'. Ciò perché la proposta medesima attiene a: - 'modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne e interne'; - 'modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali'. Infatti, il progetto prevede l' ampliamento della funzione di ormeggio di traghetti ro-ro, in area adiacente ad altra (Sant' Apollinare) già destinata alla stessa funzione, (non ancora realizzata), senza andare in contrasto con la funzione dell' area individuata, che nel PRP e nel DPSS, recentemente approvato, è destinata ad area **portuale** operativa per l' ormeggio e lo scarico e carico dei traghetti ro-ro e ro-pax. A tale proposito, più volte, abbiamo richiamato, da queste pagine, l' esistenza, già dal 2004 di un' ordinanza della Capitaneria di Porto di Brindisi, che disciplinava gli ormeggi del porto, e destinava Costa Morena al traffico traghetti passeggeri e ro-ro; garantendo in questo modo una giusta sintesi in termini di massima ottimizzazione dei servizi e delle attività umane connesse a quest' area **portuale**. Aspetti di merito. Esaminati gli atti prodotti, finalizzati alla messa in sicurezza sia in fase di





Il Nautilus

Brindisi

attraccano alla banchina di Costa Morena Ovest, ma che attualmente utilizzano le ancore di prua per il mantenimento in posizione perpendicolare, si ritiene fondata la proposta di ATF. Il presente parere attiene esclusivamente ai profili pianificatori, trattandosi di proposta di ATF al vigente PRP. Aspetti di pianificazione/urbanistici. Sotto il profilo urbanistico non sono state rilevate particolari criticità, pertanto la Sezione assume la dichiarazione di 'non contrasto' dell' opera con l' interfaccia porto-città. Aspetti ambientali. Dalla relazione ambientale corredata delle relative cartografie tematiche non si rilevano vincoli naturalistici, ambientali, idrogeologici e paesaggistici. Aspetti normativi ambientali. La Relazione ambientale sintetica agli atti, fornisce un quadro abbastanza esauriente del contesto interessato dalla proposta in esame, evidenziando che il progetto che discenderà dall' ATF non ricade in aree appartenenti alla Rete Natura 2000 né all' interno di Aree protette regionali (la più vicina dista 2 km circa) o aree caratterizzate da emergenze vegetazionali o paesaggistiche. L' ATF ricade nel Sito di bonifica d' interesse nazionale di Brindisi, in quanto il porto ne è parte integrante. Da quanto presente agli atti, la realizzazione del progetto dell' opera sottesa all' ATF non prevede interventi di dragaggio. Non si evidenziano, altresì, nuovi carichi ambientali in termini di flussi veicolari e traffici portuali, considerato che, come sopra indicato, la proposta di ATF non è finalizzata ad introdurre ulteriori funzioni di piano o nuove rispetto alle esistenti. Infine, riportiamo quanto ha dichiarato il presidente dell' AdSPMAM, prof. Ugo Patroni Griffi, in occasione della sua Memoria su risoluzioni all' esame delle Commissioni VIII e IX della Camera dei Deputati, oltre a dichiararsi soddisfatto del parere positivo del CSLPP sull' affare pontile con briccole: 'Sotto il profilo della portualità il problema non è rappresentato tanto dalle risorse, quanto è invece dalla farraginosità delle procedure per la realizzazione delle opere. Solo in parte attenuata dal D. L. Semplificazioni. Infatti i tempi di 'attraversamento' sono ancora biblici, e a ragione non solo dell' amplissimo perimetro delle amministrazioni coinvolte nel procedimento autorizzativo delle opere portuali, del moltiplicarsi delle procedure valutative, ma soprattutto della sussistenza per molte amministrazioni di termini meramente 'ordinatori' e non 'perentori' per la richiesta di chiarimenti ed integrazioni documentali, e per la non generalizzata applicazione dell' istituto del silenzio/assenso.'. E nel sottolineare che il progetto pontile con briccole non aveva bisogno di dragaggi ha detto: ' Tra le opere maggiormente in affanno vanno annoverati proprio i dragaggi. La principale opera **portuale**, essenziale al mantenimento dell' efficienza dell' infrastruttura e funzionale all' attrattività della stessa sul mercato. Infatti è regola dell' economia marittima che è il porto a doversi adeguare alle navi, e non viceversa.'. Comprendiamo che l' argomento 'dragaggi' è interessante e soprattutto riguardo le leggi in materia su cui Stato, Regione e Province hanno norme che andrebbero rivisitate per il semplice fatto che le navi non sono più le caravelle di Cristoforo Colombo. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.

L'INTERVENTO DI DE BARTOLOMEO

Guida del porto Ance «tifa» Prete

«È necessario riconfermare il presidente Sergio Prete alla guida dell' Authority ionica, per dare continuità al percorso di infrastrutturazione del Porto di Taranto». Lo sostiene il presidente di Ance Taranto, la confederazione dei costruttori edili di Confindustria, Fabio De Bartolomeo. L' appello-speranza dell' associazione si aggiunge al numeroso coro di richieste che si stanno susseguendo in tutti i giorni, e che provengono dalle più disparate realtà del tessuto economico -produttivo e del mondo sindacale del territorio. Unica la direzione: mantenere l' avvocato Prete al suo posto, per l' ottimo e proficuo lavoro che ha svolto finora all' interno dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ionio. «La continuità amministrativa - ribadisce De Bartolomeo - è necessaria per proseguire gli interventi di infrastrutturazione e potenziamento del Porto di Taranto sin qui avviati e dai quali dipenderà molto del futuro della nostra comunità. Taranto, in forza della sua grande dotazione finanziaria, è oggi proiettata verso scenari importanti di cambiamento e rafforzamento, scenari che impongono di procedere con speditezza, senza più alcun indugio. Ci attendiamo, in particolare - prosegue ancora il presidente di Ance - che le opere pubbliche avviate, o ancora da avviare, possano presto giungere a conclusione. L' Autorità di sistema portuale è infatti chiamata oggi a garantire il rispetto dei cronoprogrammi degli importanti investimenti che sono in atto e ad attivarsi per giungere ad una rapida conclusione dei procedimenti amministrativi ancora in itinere per l' avvio degli altri interventi in programma». L' Ance richiama l' attenzione sul fatto che «la stessa Autorità dovrà inoltre svolgere un ruolo determinante per l' avvio dei complessi processi di recupero e valorizzazione dei waterfront urbani, necessari per giungere a quella ricomposizione del rapporto città -porto che ha visto in questi mesi, grazie anche all' attenzione del presidente Prete insieme al sindaco, una forte accelerazione». Il riferimento è «a procedimenti amministrativi e processi decisionali, indispensabili per il nostro presente e futuro, che non possono rischiare di subire battute d' arresto o ritardi per la mancanza di una continuità amministrativa che oggi, più che in passato, appare non solo opportuna ma necessaria». Insomma, Prete deve restare «per portare ripartire già dall' avvio del 2021, con una governance definita e pronta a sostenere tutti i processi.



Prima potenziare Gioia poi il Distaccamento

Giuseppe LacquanitiRosarno Torna alla carica la Cisl provinciale, che chiede ancora una volta l'istituzione del Distaccamento dei Vigili del fuoco a Rosarno. Una struttura che avrebbe dovuto essere operativo da quando nel 2016 l'amministrazione comunale, d'intesa col ministero dell'Interno, aveva messo a disposizione un immobile di 2.600 mq confiscato alla mafia sulla Statale 18 in località Spartimento, a poco più di un km dal Porto di Gioia Tauro e a ridosso dell'inceneritore. Nel richiedere l'applicazione del decreto ministeriale del 2015 la Cisl, in una nota a firma di Rosy Perrone, segretario generale provinciale e Giuseppe Rodà, segretario provinciale FNS Cisl, fa presente di avere chiesto al capo del Corpo VVF, Fabio Dattilo, di attivarsi per rendere operativo un distaccamento nel comune medesimo come previsto nel progetto di riorganizzazione delle sedi. Si è dovuto invece constatare, a seguito di un'interlocuzione tra Dattilo, e il deputato calabrese Domenico Forgiuele, che «attualmente non risulta essere una priorità a livello nazionale, anche alla luce del fatto che l'ampliamento organico nella provincia di Reggio Calabria ha permesso esclusivamente l'attivazione del distaccamento di Monasterace». La Cisl tuttavia prende atto della volontà manifestata dal capo del Corpo di definire un processo di ottimizzazione del sistema di soccorso nell'intero territorio della Piana di Gioia Tauro. «Infatti - sostiene la Cisl - sta prendendo forma l'ipotesi di attivare presso la sede di Gioia Tauro un potenziamento del "polo nautico" con una squadra "terrestre". Una soluzione che garantirebbe interventi immediati nell'area portuale e industriale del Porto di Gioia Tauro» in attesa di vincere la battaglia per il Distaccamento di Rosarno. Prende piede l'ipotesi di attivare al polo nautico una sezione "terrestre"



Messaggero Marittimo Mensile

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

A Gioia Tauro sistema di rilevamento Channel Pilot MK3 per operazioni di pilotaggio delle mega fullcontainer

GIOIA TAURO Consegnato in comodato d'uso al Capo pilota Donato Letterio, comandante dei Piloti dello Stretto di Messina e Gioia Tauro il sistema di rilevamento Channel Pilot MK3. La strumentazione, acquistata dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, e consegnata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, servirà a dare supporto alle operazioni di pilotaggio delle mega portacontainer lungo il canale. Dotata di sistema di geo-localizzazione, è capace di offrire una vasta gamma di dati di precisione a supporto delle attività di manovra, in grado di aumentare la sicurezza in tutte le situazioni di scarsa visibilità o anche per motivi dimensionali, come nel caso di ingresso e manovra delle grandi navi che operano in spazi ristretti o in bassi fondali. L'acquisto è servito a garantire efficienti servizi nel porto attraverso l'installazione di due sistemi di rilevamento grafico-portatile di ausilio al pilota del tipo Portable Pilot Unit. Grazie a questa strumentazione di ultima generazione si renderà più sicura la manovra in ingresso e in ormeggio, consentendo la possibilità di scalare il porto di Gioia Tauro nelle ore notturne. Dotare lo scalo di servizi ultramoderni -spiega Agostinelliidonei ad assicurare efficienza alle attività del porto anche nei casi in cui si possano verificare momenti di scarsa visibilità della manovra, rientra nella strategia dell'Ente, finalizzata a fare aumentare l'operatività dello scalo, che a fine anno certamente raggiungerà i 3 milioni di teus movimentati. Il Portable Pilot Unit va, così, a completare le performances dello scalo, capace di permettere l'ingresso delle mega portacontainer a qualunque ora. Non a caso, al fine di raggiungere questo obiettivo, l'Ap di Gioia Tauro, nei mesi scorsi, ha anche dotato il porto del sistema di rilevamento e gestione dei dati relativi alla corrente, all'altezza delle onde, alla marea e ai dati meteorologici, per assicurare la gestione in sicurezza dell'ingresso delle navi ultra-large 24 ore su 24.

Porto Canale Cagliari: si complica iter per la concessione alla base del provvedimento lacune documentali di Pifim

A Gioia Tauro sistema di rilevamento Channel Pilot MK3 per operazioni di pilotaggio delle mega fullcontainer



Covid:motonave Msc Opera sosterà in porto Gioia Tauro

(ANSA) - **GIOIA TAURO**, 01 DIC - Sosterà per alcuni mesi nel **porto** di **Gioia Tauro**, la motonave Msc Opera appartenente alla linea di navigazione Msc che in questo periodo ha sospeso il servizio per i problemi che sono derivati al settore crocieristico dall' emergenza epidemiologica Covid 19. Lo rende noto l' Agenzia Dogane e Monopoli (Adm) precisando di fornire così alla società di navigazione "il proprio contributo" per la soluzione dei problemi derivanti dagli effetti economici della pandemia. La motonave è entrata nel **porto** calabrese in attesa di poter riprendere in mare per continuare a svolgere la propria attività crocieristica appena le condizioni sanitarie internazionali lo con sentiranno. "All' equipaggio che rimarrà a bordo, per garantire il funzionamento di tutte le apparecchiature e fare la necessaria manutenzione - fanno sapere dall' Agenzia - è assicurato il regolare rifornimento di tutte le provviste e le dotazioni indispensabili al soddisfacimento delle normali esigenze di consumo". La pandemia determinata dalla diffusione del coronavirus ha provocato danni a moltissimi settori economici e uno tra questi è proprio quello legato alle crociere all' interno del quale l' Italia occupa tradizionalmente un posto non di secondo piano sia in termini di volume di affari che di occupazione. (ANSA).



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

il retroscena

Grendi non rinuncia: oggi è Golfo Aranci la soluzione migliore

Il sindaco Mulas: «Niente accordi» Venerdì arriva Massimo Deiana L' ad Antonio Musso: «Cocciani è un' opzione, ma non ora» «La nostra attività non è certo incompatibile con il turismo» TRASPORTI MARITTIMI»IL TRAFFICO DELLE MERCI

DI GIANDOMENICO MELE

GOLFO ARANCI Come riferito dal sindaco Mario Mulas, il presidente dell' **Autorità portuale** Deiana sarà venerdì, alle 11 nel palazzo comunale. All' incontro parteciperà anche l' assessore regionale Giuseppe Fasolino. «Venerdì - dice Mulas - io e tutti i consiglieri comunali avremo modo di ribadire al presidente Deiana la contrarietà di Golfo Aranci ad ogni collegamento merci anche a titolo provvisorio o sperimentale che non abbiamo mai concordato». A Golfo Aranci l' Authority discuterà ancora l' investimento del gruppo Grendi a Golfo Aranci: un milione e 800 mila euro per cinque anni. La concessione demaniale marittima avrà la durata di 4 anni. L' azienda assumerà da subito 4 persone. I lavori consisteranno nella manutenzione dell' area, con una nuova pavimentazione, la recinzione, un ingresso al terminal per dividere lo sbarco delle merci dai passeggeri e il posizionamento di un sistema di videosorveglianza. «Ho spiegato al sindaco che dovunque andiamo siamo disponibili ad affrontare i problemi - spiega Antonio Musso, ad di Grendi -. Quindi siamo disposti ad investire per sostenere anche gli interventi di manutenzione dell' asse viario che conduce al porto». Il gruppo Grendi, storica compagnia marittima di trasporti e logistica, opera una linea marittima regolare sulla Sardegna dal febbraio 1967, con navi destinate al trasporto di rotabili e contenitori. Grendi gestisce anche diverse concessioni portuali nell' Isola e dispone di un moderno e veloce sistema di movimentazione delle merci. Dal luglio 2020 il gruppo Grendi ha inaugurato un nuovo magazzino nella zona industriale di Olbia, che si aggiunge a quello del Porto canale di Cagliari, dislocato nell' area retro-**portuale**, e a quello di Sassari. (g.d.m.) di Giandomenico Mele



OLBIA«Abbiamo scelto Golfo Aranci perché è un porto meno trafficato rispetto ad Olbia, riteniamo la nostra presenza, per i volumi della linea, compatibile con l' infrastruttura esistente e la viabilità». Antonio Musso, amministratore delegato del gruppo Grendi, mantiene aperto il dialogo con il Comune di Golfo Aranci, contrario all' approdo della nave che da gennaio farà scalo da Marina di Carrara, in direzione Cagliari. Il Gruppo Grendi ha depositato un' istanza per il rilascio di un' autorizzazione per l' esercizio delle operazioni portuali per conto terzi, approvata dall' **Autorità portuale**. C' è poi un' istanza di concessione demaniale marittima per poter operare nel porto di Golfo Aranci. Il via libera è praticamente scontato, non fosse per la ferma opposizione del sindaco e di tutto il consiglio comunale. L' amministrazione ritiene l' approdo della nave Grendi incompatibile con la vocazione turistica della cittadina, che vede nel suo futuro navi da crociera e un porto turistico per maxi yacht. Lo sbarco. «I volumi del nostro gruppo stanno crescendo e abbiamo deciso di puntare su Olbia, dove abbiamo aperto una filiale di distribuzione - spiega Antonio Musso -. Inizialmente pensavamo ad una attività stagionale, poi ci siamo resi conto che i volumi crescevano e abbiamo deciso di rimanere per 6 anni con un progetto di più lunga durata». La scelta di Golfo Aranci è sembrata quella ottimale per la nave che partendo da Marina di Carrara fa quello che tecnicamente si chiama uno "stop-over", prima di ripartire per Cagliari, la sua destinazione finale. «Il progetto prevede di iniziare a scalare il



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

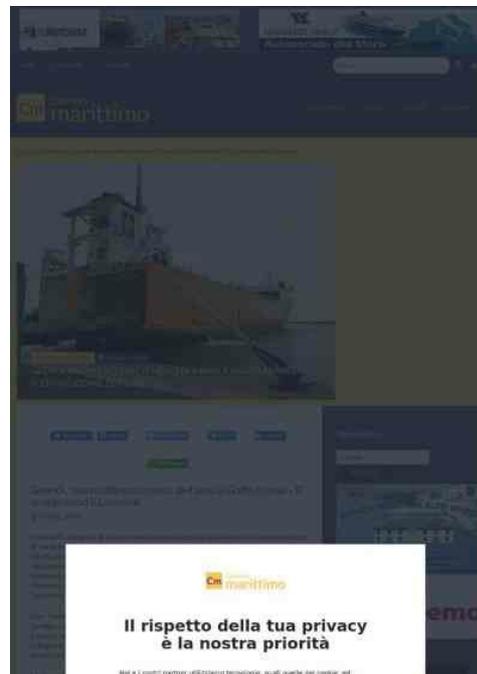
- spiega l' ad di Grendi -. Siamo convinti che il nostro servizio non sia incompatibile con lo sviluppo turistico, crediamo sia sbagliato ipotecare il futuro, soprattutto rinunciando a un investimento presente per navi da crociera che non sono nemmeno il futuro prossimo». Il Molo Cocciani. Musso ha proposto al sindaco di Golfo Aranci, Mario Mulas, un monitoraggio costante dei volumi di traffico. Anche perché Grendi garantisce che se i volumi aumenteranno, Golfo Aranci non sarà più compatibile. Così, in caso dell' arrivo di una nave Grendi dedicata, non più solo diretta a Cagliari, si farebbe strada l' ipotesi di una concessione demaniale nel Molo Cocciani al porto industriale di Olbia. «Potrebbe essere un' opzione, anche se adesso è prematuro parlarne - sottolinea Musso -. In questa fase e con questi volumi, Golfo Aranci garantisce spazi e libertà di accosto maggiori rispetto a Olbia. Nel caso futuro di una nave dedicata, comunque, Olbia non sarebbe l' unica opzione. Se poi la Port Authority ci prospettasse la soluzione dello scalo di Olbia alle stesse condizioni di Golfo Aranci, noi la valuteremmo con attenzione». L' area portuale. «Non trattandosi di un servizio dedicato, i volumi previsti, sia per disponibilità di spazio a bordo che per la presenza attuale su questo mercato, saranno abbastanza limitati - conferma l' amministratore delegato del Gruppo Grendi -. Questi volumi sono in parte semi-rimorchi e in parte contenitori movimentati a bordo e a terra tramite il sistema innovativo delle cassette e translifter. Abbiamo richiesto la concessione demaniale a Golfo Aranci su un' area di 7 mila metri quadrati e ipotizziamo una movimentazione di circa 15 trailer e 10 camion al giorno, numero compatibile con qualsiasi viabilità. Attualmente Sardinia Ferries sbarca tra i 40 e i 50 camion al giorno e tutti contemporaneamente. I nostri sarebbero distribuiti lungo tutto il corso della giornata». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

Corriere Marittimo

Olbia Golfo Aranci

Grendi, nuovo attracco merci di 4 anni a Golfo Aranci - E' scontro con il Comune

01 Dec, 2020 CAGLIARI - A seguito di riunione del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema del Mare di Sardegna è stata rilasciata al Gruppo Grendi, un' autorizzazione di 4 anni a svolgere attività di impresa nello scalo di Golfo Aranci . L' Authority ha fatto sapere che l' iniziativa sarà costantemente monitorata "nella sua prima fase sperimentale con l' Amministrazione comunale golfoarancina" - ha detto il presidente dell' AdSP, Massimo Deiana - "e che riteniamo un segnale incoraggiante in questo particolare momento di crisi che investe l' economia del Paese". Con l' autorizzazione l' armatore che attualmente opera il collegamento ro-ro tra la Sardegna e **Marina di Carrara** (Cagliari-**Marina di Carrara** e **Porto Torres-Marina di Carrara**) darà il via ad una nuova linea merci ro-ro con il nord della Sardegna e che collegherà **Marina di Carrara** e Golfo Aranci. L' autorizzazione è stata assunta nell' ambito della riunione del Comitato di gestione su specifica istanza da parte del gruppo Grendi. La decisione del Comitato di gestione andrebbe a scontrarsi con il parere espresso pubblicamente dal sindaco del comune di Golfo Aranci, Mario Mulas, che di fronte ai nuovi arrivi dei traghetti merci, nonostante questo comportino l' assunzione di lavoratori portuali in varie occasioni ha fatto conoscere la propria contrarietà: «Noi puntiamo sul turismo, aspettiamo le navi da crociera e un **porto** per i maxi yacht» Oltretutto secondo il sindaco l' arrivo delle nuove linee commerciali andrebbe a sovraccare una situazione infrastrutturale viaria già precaria.



L'Unione Sarda

Cagliari

Aziende in agitazione: «Danno enorme». Difficile trovare alternative sulla rotta per Civitavecchia

Continuità in bilico, la Sardegna insorge «Stallo inaccettabile»

Caso Tirrenia, effetti pesanti su Cagliari |BR|Le imprese chiedono soluzioni rapide

Un "Piano B" non esiste: lo ammette la Regione, lo sanno gli imprenditori, lo teme anche l' **Autorità portuale**. L' alternativa ai traghetti Tirrenia per collegare Cagliari al resto d' Italia non c' è. E soprattutto non è trovabile nei pochi giorni che mancano allo stop ai collegamenti annunciato per giovedì dalla compagnia marittima. Resta però l' incertezza sul futuro della continuità che fa infuriare politica, imprese e cittadini. Il Ministero lo ha ribadito lunedì: «Sulla linea Civitavecchia-Cagliari-Arbatax permangono condizioni di fallimento di mercato», per cui è necessario «continuare ad intervenire per garantire lo svolgimento dei servizi». La tratta tra il capoluogo e lo stivale sarebbe quindi l' unica a non essere economicamente appetibile, tanto da dover utilizzare gli incentivi di Stato. Ecco perché se domani la Tirrenia si fermasse con essa lo farebbe l' intera economia del Sud Sardegna, legata a doppio filo dal tra sporto merci e passeggeri. Trattative Tuttavia, il braccio di ferro tra il Governo e la compagnia di Onorato non piace alla Regione che vuole vederci chiaro ed è pronta a convocare l' armatore in una seduta straordinaria della Commissione Trasporti. «Il rischio è infatti che a pagare il prezzo più alto siano soltanto i sardi», denuncia il presidente della Commissione Giuseppe Talanas. «Vogliamo capire che intenzioni abbia la compagnia e quali il Governo». L' urgenza di un faccia a faccia è dettata anche dalla mancanza di alternative: «La Commissione è all' oscuro di quali possano essere altre opzioni», prosegue il consigliere di Forza Italia, «motivo per il quale è necessario al più presto un confronto chiarificatore con le parti in causa». Sulla vicenda è intervenuto anche il senatore di Italia Viva, Giuseppe Luigi Cucca, che invita il Governo a ufficializzare la proroga in tempi brevi: «Occorre agire su più fronti affinché all' Isola sia garantita l' effettività del principio della continuità territoriale», ha detto il parlamentare. «Non solo attraverso l' urgente rinnovo della convenzione, ma anche con un' azione decisa in Europa». Economia in stallo In attesa di notizie più confortanti ci sono anche le imprese del sud Sardegna, vincolate allo scalo del capoluogo per mantenere gli scambi oltre Tirreno. «È importante che si definisca una proposta di continuità integrata per tutta la Sardegna con le principali destinazioni nazionali, per assicurare frequenza, qualità e costi congrui alle esigenze delle imprese, dei cittadini sardi e dei turisti», dice il presidente di Confindustria Sud Sardegna, Antonello Argiolas. «Certo, non tutte le tratte hanno necessità di un sostegno pubblico, ma certamente su diverse direttrici il mercato non è idoneo ad assicurare condizioni che compensino la diseconomia dell' insularità. Nel frattempo, ogni giorno di ritardo l' economia dell' intera Sardegna subisce un ingiusto danno». Sulla stessa linea d' onda Francesco Porcu, segretario regionale della Cna: «Uno stop ai collegamenti annunciato con così poco preavviso è inaccettabile e porterà danni enormi a un tessuto economico, come quello del meridione sardo, che non potrà restare competitivo se privato di un porto di riferimento». L' **Autorità** marittima Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità** marittima della Sardegna, non entra nel merito della vicenda, ma non nasconde le preoccupazioni «Seguiamo con attenzione l' evolversi. Il venire meno di una rotta storica come la Cagliari-Civitavecchia rappresenta però una criticità innegabile da risolvere al più presto. A tutto, poi, si somma l' ulteriore difficoltà di attirare nuovi operatori per una tratta che potrebbe non avere altri pretendenti e rimanere quindi deserta».





L'Unione Sarda

Cagliari

Luca Mascia.

Informazioni Marittime

Cagliari

Mare di Sardegna, l' Autorità di sistema approva il bilancio di previsione 2021

L' ente portuale tiene conto del calo delle entrate e dei nuovi limiti normativi di spesa

Dieci milioni in meno di entrate e taglio da 40 milioni sulla spesa per acquisti di beni e servizi rispetto a quanto preventivato lo scorso anno per il 2020. È un bilancio di previsione per il 2021 difficile e limitante quello approvato lunedì mattina insieme ad altri 11 punti all' ordine del giorno, dal comitato di gestione dell' AdSP del Mare di Sardegna, dopo ampia analisi in sede di organismo di partenariato della risorsa mare. Le criticità Difficile, perché influenzato dalle dinamiche di un' economia nazionale e regionale fortemente provata dall' emergenza Covid 19 - che ha generato una forte contrazione delle entrate per tasse portuali - la cui risalita resta condizionata dall' andamento della curva epidemiologica e da una ripresa dei traffici. Limitante per il necessario adeguamento alle misure di contenimento previste dalla Legge di Bilancio 2020, che ha introdotto pesanti riduzioni per le spese di funzionamento dell' ente, riducendo le stesse ad un importo non superiore al valore medio degli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018 e non considerando che l' AdSP del Mare di Sardegna è stata ufficialmente costituita nel novembre 2017, con l' inclusione altre 3 porti rispetto a quelli già ricadenti nella giurisdizione delle due ex AP. La previsione Ammonta, di conseguenza, a poco più di 50 milioni la previsione delle entrate per il 2021 (10 milioni in meno del previsionale 2020) e a circa 110 milioni quella relativa alle uscite (rispetto agli oltre 152 previsti per l' anno in corso). Riduzioni che, comunque, non minano la "salute" finanziaria dell' AdSP che consentirà, già dal prossimo anno, di iniettare sul mercato risorse, pari a circa 60 milioni di euro, da destinare alla realizzazione di opere di grande infrastrutturazione portuale e ad interventi di manutenzione straordinaria su aree e beni demaniali. Programma triennale Importo questo che, nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2020 - 2022, approvato sempre nella seduta odierna del Comitato di Gestione, si aggiunge agli oltre 33 milioni di euro programmati per l' anno in corso e ai circa 85 per il 2022. Un potenziale di investimenti in opere, pari ad oltre 181 milioni di euro, che riguarderà, tra gli interventi più consistenti, il completamento dell' infrastrutturazione del **Porto** Canale (sia per la cantieristica sia per la creazione del terminal ro-ro), dragaggi, travel lift e riqualificazione del mercato ittico nello scalo di **Porto** Torres, manutenzioni nei porti del nord e fase preliminare per il dragaggio nel **golfo** di Olbia. Imprese portuali Tra i dodici punti all' ordine del giorno, anche la fissazione del numero di imprese portuali autorizzate ad operare il 2021 ed il parere favorevole al rilascio, alla società Grendi, dell' autorizzazione a svolgere, nel **porto** di **Golfo Aranci** e per la durata di 4 anni, operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi. "Quello approvato oggi - spiega Massimo Deiana, presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - è un bilancio a tinte fosche e, spiace ammettere, innaturalmente compresso da provvedimenti di legge totalmente anacronistici ed ottusi se rapportati ad un momento, quale quello attuale, in cui è necessaria un' iniezione economica e vitale al sistema. Nonostante ciò, con un lavoro certosino della nostra Direzione Amministrazione e Bilancio, siamo riusciti, con quella virtuosità riconosciuta al nostro Ente a livello nazionale, a programmare 60 milioni di investimenti per opere che, nel triennio 2020 - 2022, ci porteranno ad oltre 181 milioni di interventi complessivi. Importo che consentirà di completare importanti opere di infrastrutturazione in corso e porre le basi per altre ulteriormente strategiche". Nuovi traffici Non solo opere, ma anche attivazione di nuovi traffici merci da e per l' Isola, per il prossimo anno. "Il rilancio dei porti non passa solo dalle infrastrutture - conclude Deiana - e, pertanto, a seguito di specifica istanza da parte del gruppo Grendi, è stata





Informazioni Marittime

Cagliari

come già ricordato pubblicamente, monitoreremo costantemente nella sua prima fase sperimentale con l'Amministrazione comunale golfoarancina e che riteniamo un segnale incoraggiante in questo particolare momento di crisi che investe l'economia del Paese".

Sardegna, l'Authority taglia i costi

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna (**AdSP**) dovrà tagliare di 40 milioni di euro le spese per beni e servizi, a fronte di 10 milioni di euro in meno di entrate. Il bilancio di previsione 2021, nettamente al ribasso rispetto a quello 2020 anche a causa della pandemia, è stato approvato stamane dal Comitato di gestione. Nonostante ciò, l'**AdSP** conta di immettere sul mercato l'anno prossimo risorse pari a circa 60 milioni di euro per finanziare opere di grande infrastrutturazione portuale e interventi di manutenzione straordinaria su aree e beni demaniali. Le ripercussioni economiche globali del Covid-19 si sono tradotte in una netta riduzione delle entrate per entrate portuali, causa la drastica riduzione dei traffici. Le spese di funzionamento dell'Ente sono state ridotte a un importo non superiore al valore medio degli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018, alcuni dei quali antecedenti alla stessa nascita dell'**AdSP** (costituita nel novembre 2017), che include tre porti in più rispetto alle precedenti autorità portuali di Cagliari e Olbia. (AGI) Il bilancio 2021 prospetta entrate per poco più di 50 milioni di euro (-10 milioni rispetto alle previsioni 2020) e uscite per circa 110 milioni, 42 in meno rispetto ai 152 dell'anno in corso. Il Comitato di gestione ha approvato il Programma triennale delle opere pubbliche 2020-2022.



Porto Canale Cagliari: si complica iter per la concessione alla base del provvedimento lacune documentali di Pifim

CAGLIARI Si complica l'iter della proposta della Pifim Company Ltd per l'assentimento in concessione demaniale marittima del porto Canale di Cagliari. Il preavviso di rigetto, firmato dal presidente dell'AdSp del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, per il mancato soddisfacimento di gran parte dei requisiti fondamentali stabiliti dalla call internazionale lanciata nel Dicembre 2019. E, aspetto non secondario, in conseguenza della nota inviata alla AdSp nella tarda serata del 19 Novembre, nella quale, la stessa società ha formalizzato una sostanziale rinuncia al prosieguo dell'iter della propria istanza. Aspetti fondamentali, questi, che, a quasi tre mesi dalla presentazione della proposta della società di diritto inglese e dall'immediato avvio dell'iter di valutazione da parte della commissione tecnica dell'AdSp, hanno determinato la scelta obbligata dell'Ente e raffreddato le prospettive di un'auspicata e proficua soluzione della crisi del transhipment nel porto di Cagliari. In pieno spirito di collaborazione e buona fede, sono state intense, continue e corpose le interlocuzioni tra AdSp e Pifim, dirette ad acquisire le necessarie integrazioni documentali sugli aspetti demaniali, giuridici, tecnici, operativi, occupazionali e promozionali richiesti dalla manifestazione di interesse internazionale lanciata dall'AdSp lo scorso anno. Tentativi che non sono serviti a colmare le numerose lacune emerse dalla valutazione della proposta presentata da Pifim Ltd. Da qui la necessità di notificare l'odierno preavviso di rigetto avverso il quale, entro il 9 Dicembre prossimo, la società potrà, ove ancora interessata, presentare adeguate controdeduzioni. Fatta salva la fisiologica prudenza ed il dovuto riserbo richiesto in queste circostanze, non nascondo che ci aspettavamo un finale diverso e sicuramente più positivo per la call internazionale volta a stimolare proposte di rilancio futuro del Porto Canale e del transhipment spiega Massimo Deiana. Insieme alla commissione tecnica, che da subito si è attivata per studiare ed analizzare tutte la documentazione, abbiamo portato avanti una serrata interlocuzione con la società istante per ottenere le necessarie integrazioni documentali. Tentativi ai quali non sono seguite risposte esaurienti tali da consentire di mantenere in piedi il procedimento. In aggiunta, aspetto che mi stupisce e che stento a comprendere, è intervenuta, a poche ore dall'incontro definitorio fissato per il 20 Novembre, una nota con la quale la stessa società ha comunicato di rinunciare al prosieguo dell'iter, motivandolo con una presunta incompatibilità dei propri piani industriali con l'ipotesi ventilata dal Ministero dello sviluppo economico di istituire un'agenzia per il lavoro portuale a sostegno degli ex dipendenti CICT. In attesa del 9 Dicembre prossimo, scadenza dei termini per le controdeduzioni al preavviso di rigetto, l'Autorità di Sistema portuale mantiene fermi i propri intendimenti e ha invitato le organizzazioni sindacali ad un incontro urgente per un'informativa accurata sul nuovo scenario. La filosofia che ha ispirato la call internazionale resta comunque in piedi precisa Deiana e siamo pronti a prendere in considerazione sia le eventuali controdeduzioni della PIFIM, sia potenziali nuove interlocuzioni con altri soggetti interessati ad investire sul Porto Canale per il rilancio di un settore che, alla luce delle nuove prospettive del trasporto merci generate dalla pandemia e delle proiezioni di netta ripresa sul 2021, ha ancora molto da offrire in termini di ricaduta economica ed occupazionale per l'isola.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

linea di indirizzo

Zes e portualità sul tavolo dell' assessore Patania

Augusta. L' amministrazione Di Mare ha istituito un tavolo di confronto permanente sulla portualità per dar seguito agli impegni assunti con gli operatori del settore. A promuoverlo è stata Tania Patania, assessore alle Politiche portuali. Il primo incontro, che si è svolto nei giorni scorsi, nella sede del Municipio ha registrato la partecipazione di rappresentanti degli operatori portuali e del rappresentante del Comune di Augusta in seno al comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema portuale** della Sicilia orientale, Mimì Capuano. L' occasione è stata utile per tracciare il punto sui problemi che le imprese portuali hanno presentato e sull' evoluzione delle tematiche portuali in considerazione dei progetti in essere. Si è, quindi, proceduto ad affrontare anche la questione della Zes (Zona economica speciale) recentemente portata all' attenzione dell' opinione pubblica, soprattutto in considerazione della programmazione economica del Recovery Fund. L' amministrazione comunale ha posto il tema del porto tra le attenzioni dell' azione amministrativa, sottolineando che è intendimento del sindaco Di Mare e della Giunta svolgere pienamente la missione che i cittadini hanno affidato con la chiara fiducia espressa alle ultime elezioni. «La creazione di un tavolo di confronto che - sottolinea l' assessore Patania - vuole essere a carattere permanente, si inserisce in pieno in questa linea di indirizzo, come segno della disponibilità e del supporto verso le imprese e i lavoratori portuali. L' auspicio è che si instauri un dialogo costante e proficuo tra le forze produttive e l' esecutivo comunale per tutelare la storia e il valore degli interessi locali dinnanzi alle sfide che l' accentramento della gestione **portuale** e la Zes portano al tessuto sociale ed economico di Augusta». A. S.



Previsto lo stanziamento di 26 miliardi e 410 milioni per una serie di interventi articolati in 13 punti da sottoporre al Governo

La provincia di Siracusa ed il porto di Augusta esclusi dal Piano regionale per la ripresa e la resilienza

La neo amministrazione megarese per bocca dell' assessore Patania chiederà un incontro con la Regione

SIRACUSA - In questi giorni la Regione Siciliana ha predisposto il Piano Regionale per la Ripresa e la Resilienza. Detto Piano contiene la raccolta delle proposte prioritarie per fronteggiare l' emergenza sanitaria, economica e sociale che ha colpito gravemente la Sicilia a causa della pandemia da Covid-19 attualmente in corso. Il Piano prevede lo stanziamento complessivo di 26 miliardi e 410 milioni di euro per una serie di interventi, articolati in 13 punti, che dovranno essere sottoposti al vaglio del Governo nazionale e, una volta approvati, essere finanziati con i fondi del "Recovery Fund" provenienti dall' Unione Europea. Tra i suddetti interventi figurano progetti inerenti: la digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo; l' istruzione, formazione, ricerca e cultura alla rivoluzione verde e alla transizione ecologica; le infrastrutture per la mobilità; l' equità sociale, di genere e territoriale; la sanità. Nel Piano, tuttavia, la Provincia di Siracusa non viene citata se non per quanto riguarda il completamento dell' autostrada Siracusa -Gela, relativamente al tratto finale che collegherà Modica a Gela. Inoltre, nonostante si reputi necessario un **porto** "hub" del Mediterraneo quale infrastruttura strategica, non si fa il minimo cenno al **porto** di **Augusta**.

Per tutti questi motivi, da più parti, sono state mosse numerose critiche alla Regione Siciliana. Critica anche la neo Amministrazione comunale di **Augusta** che, per bocca dell' assessore al **Porto**, Tania Patania, "Esprimo tutte le sue preoccupazioni sulla 'Proposta di Piano Regionale per la Ripresa e la Resilienza' elaborata in queste ore dalla Giunta Regionale". "La realtà megarese e tutto ciò che essa esprime - prosegue l' assessore Patania - non possono essere dimenticate dall' Esecutivo della Regione. Il **porto** di **Augusta** riconosciuto come core dalla normativa europea e come "capofila" nella gestione della ZES (Zona Economica Speciale) della Sicilia sud -orientale dal Governo Nazionale devono meritare la massima attenzione. La Proposta della Regione Siciliana lascia più di un dubbio circa la mancata identificazione del "**porto** hub del Mediterraneo" cui naturalmente si candida quello di **Augusta**, in quanto l' unico in prossimità del Canale di Sicilia, l' unico con chiara vocazione industriale di tutta l' isola e perciò capace di intercettare ed amplificare le occasioni di sviluppo degli anni a venire". "Non si vuole fare polemica inutile, ma solo pretendere l' attenzione verso una realtà cui guarda tutto il tessuto produttivo della Sicilia sud -orientale e che lo stesso Governo Regionale, pochi mesi fa, nel Piano Strategico per l' istituzione della ZES, ha sottolineato gli enormi valori economici, il potenziale "effetto traino" per l' intera parte orientale dell' isola e per il commercio internazionale che transita nel Mediterraneo meridionale. Dinnanzi agli atti normativi e di pianificazione, che hanno già eletto **Augusta** come avamposto per lo sviluppo economico della Sicilia, - conclude Tania Patania - non possono aversi incertezze circa le proposte di utilizzo dei fondi derivanti dal Recovery Fund e di cui questa Città non può in alcun modo esserne esonerata". La neo amministrazione comunale di **Augusta** procederà con una formale richiesta d' incontro sull' argomento con la Regione Siciliana.



Il dossier

Dai melograni tunisini al grano kazako quei traffici proibiti degli alimenti

di Tullio Filippone Tonnellate di grano duro canadese e kazako, limoni nordafricani che si trasformano in verdelli siciliani fuori stagione, agrumi argentini non tracciati, pomodori con la mosca parassita. Fino alle 25 tonnellate di melograni tunisini intercettati ieri al porto di Palermo. Sono la punta dell' iceberg dell' invasione di prodotti agricoli non sempre a norma che finiscono nelle tavole dei siciliani, con buona pace del made in Sicily, nell' Isola dove, negli ultimi tre anni, sono state scoperte ben 250 irregolarità. Che ne sai di un campo di grano I romani chiamavano la Sicilia granaio d' Italia, ma da anni il grano non parte ma sbarca. Il caso più eclatante è il carico di 5mila tonnellate ammuffite dal Kazakistan, sequestrate due anni fa a Pozzallo, scalo prediletto, insieme a Catania, per le grandi navi container che portano merce dall' ex repubblica sovietica, dalla Francia, ma soprattutto dal Canada. «Dal porto finisce nei grandi mulini e anche in Sicilia i 4/5 della pasta e del pane sono fatti da quei grani, che spesso contengono microtossine e una sostanza dannosa come il glifosato - dice Ignazio Gibiino produttore di Coldiretti - anche se i valori possono essere a norma, la qualità non è paragonabile al grano italiano e si possono verificare casi di muffa e alterazioni nocive per la salute » . L' altra faccia della medaglia è la gara al ribasso che penalizza i produttori locali: «Chi ha 7 ettari non può competere con le multinazionali, che tengono il prezzo a 26 centesimi al chilo, se non meno » . Se la produzione nostrana è diminuita del 20 per cento, negli ultimi 7 mesi, secondo Coldiretti, l' importazione dal Canada è raddoppiata, spinta dall' accordo di libero scambio Ceta. E si moltiplicano i casi sospetti: come il sequestro dei Nas di Palermo di 17 tonnellate di pasta senza etichettatura a un' azienda di Mazara del Vallo nel febbraio scorso. 250 irregolarità in tre anni Un fenomeno che ha costretto l' assessorato regionale all' Agricoltura a mettere in campo una task force contro le contraffazioni alimentari: in tre anni il Servizio fitosanitario regionale ha coordinato 5mila controlli - l' Isola è prima in Italia -, 27mila analisi di laboratorio, con 250 intercettazioni di prodotti irregolari. « I rischi non sono soltanto per la salute e l' economia siciliana, schiacciata dalla concorrenza sleale - dice l' assessore Edy Bandiera - ma rischiamo anche di importare insetti e parassiti dannosi, per questo molte spedizioni le blocchiamo nei porti ». Altri carichi, invece, vengono intercettati a terra e un caso lo racconta lo stesso Bandiera: « L' estate scorsa abbiamo sequestrato in un magazzino della grande distribuzione una partita di limoni nordafricani spacciati per verdelli e abbiamo denunciato per frode in commercio i responsabili». Ma si moltiplicano le scoperte di ortaggi infestati: come i due container di limoni argentini respinti perché infestati da macchia nera degli agrumi, la partita di pomodori con una mosca parassita intercettata lo scorso novembre, le 20 tonnellate di limoni turchi non a norma, sequestrati a Siracusa a gennaio, e ancora le 30 tonnellate di arance non tracciabili bloccate al Maas di Catania lo scorso febbraio. "L' olio di 3 euro è sospetto" Il mercato illegale non risparmia nemmeno l' olio. Proprio l' anno scorso a Palermo veniva bloccata una partita di tonnellate di extravergine destinato agli Usa, ma il danno delle importazioni da Grecia, Spagna e Tunisia è anche economico. « Il prezzo di vendita dell' olio è 8 euro al litro, dato che ne costa 6 al produttore, invitiamo il consumatore a diffidare di quello venduto a 3 euro, perché sarà fatto con materia prima importata e di scarsa qualità - dice Mario Terrasi, presidente dell' associazione di 7mila produttori Oleum Sicilia - se prima si importavano le olive,



La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

adesso si importa direttamente l' olio, che finisce a tavola». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Respinto container di melograni tunisini infestati al porto di Palermo

Redazione

È stato respinto ieri, al **porto** di Palermo, ad opera del personale del Servizio Fitosanitario dell' assessorato Agricoltura della Regione Siciliana, un intero container di melograni da succo , provenienti dalla Tunisia, per evidente stato di deterioramento e contaminazione parassitaria del prodotto. Ne dà notizia l' assessore regionale per l' Agricoltura, Edy Bandiera : 'La Sicilia si conferma prima in Italia per numero di controlli effettuati sui prodotti agroalimentari in import ed export, presso tutti i punti di accesso. Nella fattispecie, si tratta della seconda partita di melograni che respingiamo, quest' anno, nel **porto** di Palermo. Produzione, quest' ultima, che negli ultimi anni, a suon di investimenti da parte dei nostri imprenditori, si è particolarmente diffusa e specializzata in Sicilia. Monitorare anche questa tipologia merceologica e contrastarne gli ingressi irregolari, diviene una utilissima e doverosa forma di tutela, verso quanti hanno investito e stanno scommettendo su questa importante produzione di qualità '. Il 20 gennaio di quest' anno, è stato respinto un carico di melograno, per circa 25 mila chilogrammi di prodotto , al **porto** di Palermo, risultato non conforme all' ingresso in territorio europeo per la presenza diffusa di organismi nocivi. Anche questo carico era proveniente dalla Tunisia. All' apertura del trailer in presenza dello spedizioniere doganale incaricato e dei funzionari della Agenzia delle Dogane, il carico di melograni, contenuti in 52 cassette per 25 mila chilogrammi netti, risultava non conforme all' ingresso in territorio europeo per la presenza diffusa di organismi nocivi. Alla luce di quanto rilevato, è stata immediatamente prodotta la documentazione atta al respingimento della partita di melograno e restituito il certificato fitosanitario tunisino, che accompagnava la merce. Il 23 luglio scorso, il Servizio fitosanitario dell' Assessorato Agricoltura della Regione Siciliana ha intercettato e respinto due containers di limoni , provenienti dall' Argentina, infestati da macchia nera degli agrumi (Phyllosticta citricarpa), presso il **porto** di **Catania**. La macchia nera degli agrumi è una malattia fungina di rilevante importanza economica per l' agrumicoltura mondiale, in quanto determina un grave scadimento quali-quantitativo dei frutti. I controlli dell' assessorato regionale all' Agricoltura proseguono serrati. Articoli correlati.



Il Sito di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Respinto al porto di Palermo un container di melograni tunisini

Un intero container di melograni tunisini respinto al **porto di Palermo**. Il provvedimento è scattato su input del personale del Servizio fitosanitario dell'assessorato Agricoltura della Regione Siciliana. I melograni da succo, provenienti dalla Tunisia, sono stati controllati e trovati in evidente stato di deterioramento e contaminazione parassitaria. Secondo l'assessore regionale per l'Agricoltura, Edy Bandiera "la Sicilia si conferma prima in Italia per numero di controlli effettuati sui prodotti agroalimentari in import ed export, presso tutti i punti di accesso. Nella fattispecie - sottolinea l'assessore - si tratta della seconda partita di melograni che respingiamo, quest'anno, nel **porto di Palermo**. Produzione, quest'ultima, che negli ultimi anni, a suon di investimenti da parte dei nostri imprenditori, si è particolarmente diffusa e specializzata in Sicilia. Monitorare anche questa tipologia merceologica e contrastarne gli ingressi irregolari, diviene una utilissima e doverosa forma di tutela, verso quanti hanno investito e stanno scommettendo su questa importante produzione di qualità".



The screenshot shows the website 'ilSito di Sicilia' with a navigation menu (HOME, CRONACA, POLITICA, ECONOMIA, CULTURA, SPETTACOLI, SPORT, SALUTE) and a search bar. The main article is titled 'Respinto al porto di Palermo un container di melograni tunisini' and is dated 01 dicembre 2020. Below the title is a photograph of a pomegranate. The article text is partially visible, matching the main text on the page.

New Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo, melograni da succo contaminati in arrivo dalla Tunisia: respinto un intero container

Redazione NewSicilia

Ascolta audio dell' articolo **PALERMO** - I controlli sulla merce arrivata a **Palermo** hanno permesso di scongiurare il peggio. Un container con melograni da succo in arrivo dalla Tunisia è stato respinto al **porto** del capoluogo siciliano poiché i prodotti " risultavano in evidente stato di deterioramento e contaminazione parassitaria ". Lo annuncia su Facebook l' assessore regionale per l' Agricoltura, Edy Bandiera , che scrive: "Continuano, costantemente, i nostri controlli ai punti di ingresso delle merci in Sicilia. Nella giornata di ieri, a opera del personale del Servizio Fitosanitario dell' Assessorato Regionale all' Agricoltura, al **porto** di **Palermo**, respinto un intero container di melograni da succo, provenienti dalla Tunisia, per evidente stato di deterioramento e contaminazione parassitaria del prodotto. Ogni giorno , in campo , contro chi , per anni , ha lucrato sulla nostra salute e sull' economia della Sicilia ". Lo stesso ha aggiunto: " La Sicilia si conferma prima in Italia per numero di controlli effettuati sui prodotti agroalimentari in import ed export, in tutti i punti di accesso. Monitorare anche questa tipologia merceologica e contrastarne gli ingressi irregolari, diviene una utilissima e doverosa forma di tutela, verso quanti hanno investito e stanno scommettendo su questa importante produzione di qualità". Melograni infestati Fonte foto: Facebook, Edy Bandiera.



Al porto di Palermo respinto un container di melograni tunisini deteriorati

di Redazione

È stato respinto ieri, al **porto di Palermo**, ad opera del personale del Servizio Fitosanitario dell' assessorato Agricoltura della Regione Siciliana, un intero container di melograni da succo, provenienti dalla Tunisia, per evidente stato di deterioramento e contaminazione parassitaria del prodotto. Ne dà notizia l' assessore regionale per l' Agricoltura, Edy Bandiera : 'La Sicilia si conferma prima in Italia per numero di controlli effettuati sui prodotti agroalimentari in import ed export, presso tutti i punti di accesso. Nella fattispecie, si tratta della seconda partita di melograni che respingiamo, quest' anno, nel **porto di Palermo**. Produzione, quest' ultima, che negli ultimi anni, a suon di investimenti da parte dei nostri imprenditori, si è particolarmente diffusa e specializzata in Sicilia. Monitorare anche questa tipologia merceologica e contrastarne gli ingressi irregolari, diviene una utilissima e doverosa forma di tutela, verso quanti hanno investito e stanno scommettendo su questa importante produzione di qualità'.



Respinto un container di melograni deteriorati al Porto di Palermo

È stato respinto ieri, al porto di Palermo, ad opera del personale del Servizio Fitosanitario dell' assessorato Agricoltura della Regione Siciliana, un intero container di melograni da succo, provenienti dalla Tunisia, per evidente stato di deterioramento e contaminazione parassitaria del prodotto. Ne dà notizia l' assessore regionale per l' Agricoltura, Edy Bandiera: "La Sicilia si conferma prima in Italia per numero di controlli effettuati sui prodotti agroalimentari in import ed export, presso tutti i punti di accesso. Nella fattispecie, si tratta della seconda partita di melograni che respingiamo, quest' anno, nel porto di Palermo. Produzione, quest' ultima, che negli ultimi anni, a suon di investimenti da parte dei nostri imprenditori, si è particolarmente diffusa e specializzata in Sicilia. Monitorare anche questa tipologia merceologica e contrastarne gli ingressi irregolari, diviene una utilissima e doverosa forma di tutela, verso quanti hanno investito e stanno scommettendo su questa importante produzione di qualità". LEGGI ANCHE I DATI DEL CONTAGIO IN SICILIA DI LUNEDÌ 30 NOVEMBRE I DATI DEL CONTAGIO NELLE PROVINCE DI LUNEDÌ 30 NOVEMBRE.



Il governo, con i finanziamenti del Recovery Fund, ha destinato oltre 6 miliardi al settore

Un Piano Marshall per il mare

Con il rinnovamento delle flotte dei traghetti a idrogeno

GAETANO COSTA

È il piano Marshall per il trasporto marittimo. Oltre 6 miliardi di euro che il governo, grazie ai finanziamenti del Recovery Fund, intende destinare al settore. Segno che le infrastrutture collegate alla blue economy, l'economia del mare, sono al centro del progetto di rilancio dell'esecutivo di Giuseppe Conte. I numeri dicono che una grossa fetta dei 209 miliardi totali che spetterebbero all'Italia andrebbero proprio al comparto marittimo: 2 miliardi per rinnovare e rendere green le flotte dei traghetti che collegano le isole maggiori e minori, oltre 1 miliardo per lo sviluppo del cold ironing, l'elettrificazione delle banchine nei porti, e 3 miliardi per lo sviluppo della mobilità a idrogeno. Totale: più di 6 miliardi per un settore che vanta 50 linee regolari per le isole minori e 24 per le isole maggiori La Lega, tramite la senatrice Tiziana Nisini, ha presentato due emendamenti al dl Ristori per proporre «aiuti concreti a favore del settore del trasporto marittimo». Il comparto, al pari delle altre realtà produttive, ha risentito della crisi causata dalla pandemia. «Ma il mare non si ferma neanche di fronte al Covid». Parola del presidente di Assarmatori, Stefano Messina. Secondo un'analisi condotta dall'associazione, ogni euro investito nel trasporto marittimo ne genera altri tre nell'economia nazionale. E un posto di lavoro creato nello shipping, il sistema che comprende i settori portuali, logistici e marittimi, ne attiva quattro nelle aree contigue. Ecco perché l'industria del mare, per Assarmatori, assumerà un ruolo centrale nella ripresa dell'economia. «Sul Recovery Fund il settore dello shipping ha avuto una grande attenzione da parte del governo, che ha riconosciuto il trasporto marittimo come un'infrastruttura essenziale», ha spiegato Messina. «Gli stanziamenti, degni di un vero e proprio piano Marshall per la flotta e per l'ampliamento del regime del Registro internazionale delle navi, rappresentano una grande doppia occasione per lo sviluppo del settore». Il solo traffico crocieristico impatta per 13 miliardi sull'economia italiana, generando 120 mila posti di lavoro e dando vita a un effetto moltiplicatore a livello nazionale. «Gli sgravi contributivi sul costo del lavoro concessi dalla legge 30/98, istitutiva del Registro internazionale, hanno permesso di invertire la tendenza negativa degli anni 80 e di far crescere un'occupazione italiana che ora è tornata a stagnare», ha sottolineato il numero uno di Assarmatori. «Oggi l'unica possibilità di crescita dell'occupazione marittima è legata alla possibilità dei nostri marittimi di lavorare sulle navi armate dalle imprese europee e battenti bandiera dell'Ue. La Commissione europea lo richiede e siamo convinti che questa modifica dell'impianto normativo porterà grandi sviluppi dell'occupazione». Assarmatori, durante l'assemblea annuale, ha invitato il governo a «fare presto e fare bene». In particolare sulla stesura definitiva del Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza da inviare all'Ue entro la fine dell'anno. Obiettivo: sostenere e rilanciare l'economia italiana attraverso il trasporto marittimo. © Riproduzione riservata.



Trasporti, 2020 'annus horribilis' Mattioli: "Ripartire dal mare"

Il leader di Confitarma, a capo anche della Federazione, fotografa il periodo più critico per la blue economy "La pandemia ha però fatto capire l'importanza di questo comparto per il rilancio del Paese"

Orribile è orribile, nessun dubbio. E anche tragico e devastante dal punto di vista sanitario e, a scendere, sociale ed economico. Ma questo 2020 "annus horribilis" può anche servire a ricordarci quanto sia importante, decisivo, vitale per il Paese l' economia del mare. Mario Mattioli, presidente di Confitarma e qui nelle vesti di leader della Federazione del Mare, riunisce tutti gli associati per un' analisi dei dodici mesi più devastanti dal Dopoguerra a oggi sul fronte dell' economia. E lo fa appunto partendo da questo "annus horribilis" davvero per tutta l' economia nazionale e in particolare per le attività legate al trasporto ed alla logistica, specie per quelle marittime. Da qui bisogna ripartire per rivendicare una politica più attenta alle esigenze del settore e capace di recepire meglio e più rapidamente le istanze delle categorie. Mattioli riunisce in videoconferenza tutti i soggetti che compongono la Federazione, una filiera forte che si compone di categorie che, nessuna esclusa, paga alla crisi un conto molto salato. A dialogare con lui ci sono durante i lavori del consiglio i vicepresidenti Anton Francesco Albertoni (Confindustria Nautica), Luigi Giannini (Federpesca) e Vincenzo Petrone (Assonave), il segretario generale Laurence Martin, i vice segretari generali Francesco Giannotti (**Assoporti**), Marco Paifelman (Federagenti) e Marina Stella (Confindustria Nautica) e tanti altri componenti. Inevitabile e doveroso, in apertura dei lavori, il ricordo di Francesco Nerli, appena scomparso, e della sua visione di una portualità moderna, aperta al confronto economico senza mai perdere di vista il suo valore pubblico di servizio per la comunità. «Nerli è stato un protagonista per molti anni del mondo marittimo-portuale» ricorda Mattioli prima di procedere con un' analisi senza sconto a un mondo del mare che ha però reso evidente la sua forza a sostegno della vita sociale. « Con la pandemia - sottolinea Mattioli - è emersa chiaramente l' importanza del settore marittimo- portuale il cui ruolo fondamentale è stato riconosciuto dalle istituzioni, sia italiane che estere. E in questo contesto, la creazione di una vicepresidenza di Confindustria con delega specifica all' Economia del mare, è di grande stimolo per la Federazione del Mare che nel 2021 dovrà capitalizzare questo riconoscimento cogliendo l' occasione della presidenza italiana del G20 e delle iniziative B20 guidate dalla task force di Confindustria, per mettere il mare al centro della ripresa di un' economia blu sostenibile. Occorrerà muoversi, sia come singole associazioni all' interno della compagine confindustriale, sia come Federazione del Mare che potrà dare il suo supporto come rappresenta tutto il mondo del mare». Centrale nella riflessione del consiglio anche il momento che sta vivendo il comparto delle crociere, quasi azzerato dalla pandemia, e che tocca tutti i comparti del cluster marittimo (shipping, cantieristica, agenti, porti e terminalisti, società di catering e altri fornitori navali). « L' auspicio è quello di un' azione politica concreta, indispensabile per la ripartenza » spiega Mattioli. - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Nautilus

Focus

All' esame del Consiglio della Federazione del Mare le principali tematiche del cluster marittimo in vista del 2021

Roma- Presieduto da Mario Mattioli, si è riunito in videoconferenza il Consiglio della Federazione del Mare che ha visto la partecipazione dei vicepresidenti Anton Francesco Albertoni (Confindustria Nautica), Luigi Giannini (Federpesca) e Vincenzo Petrone (Assonave), del segretario generale Laurence Martin, dei vice segretari generali Francesco Giannotti (**Assoport**), Marco Paifelman (Federagenti) e Marina Stella (Confindustria Nautica) e di quasi tutti i suoi componenti. Aprendo i lavori della riunione, Mario Mattioli ha ricordato Francesco Nerli 'protagonista per molti anni del mondo marittimo-portuale' condividendo con il Consiglio il cordoglio e la commozione per la sua scomparsa. Il Presidente Mattioli ha poi sottolineato come il 2020 sia stato 'Annus Horribilis' per tutta l' economia nazionale e in particolare per le attività legate al trasporto ed alla logistica, specie per quelle marittime, fortemente integrate nel commercio internazionale e che rappresentano l' anello fondamentale del sistema economico. 'Peraltro, con la pandemia è emersa chiaramente l' importanza del settore marittimo-portuale il cui ruolo fondamentale è stato riconosciuto dalle istituzioni, sia italiane che

estere. E in questo contesto, la creazione di una vicepresidenza di Confindustria con delega specifica all' Economia del mare, è di grande stimolo per la Federazione del Mare che nel 2021 dovrà capitalizzare questo riconoscimento cogliendo l' occasione della presidenza italiana del G20 e delle iniziative B20 guidate dalla task force di Confindustria, per mettere il mare al centro della ripresa di un' economia blu sostenibile'. 'Occorrerà muoversi, sia come singole associazioni all' interno della compagine confindustriale, sia come Federazione del Mare che potrà dare il suo supporto come rappresenta tutto il mondo del mare'. Nel corso della riunione, particolare attenzione è stata dedicata al settore delle crociere 'eccellenza italiana' che coinvolge tutti i comparti del cluster marittimo (shipping, cantieristica, agenti, porti e terminalisti, società di catering e altri fornitori navali), per le quali è stata auspicata un' azione politica indispensabile per la loro concreta ripartenza. Sono state poi ricordate le iniziative alle quali la Federazione del Mare ha contribuito nel corso dell' anno nell' ambito dell' organizzazione dei cluster marittimi europei (ENMC) nonché il coinvolgimento in iniziative e progetti europei, mediterranei e internazionali ai quali la FdM ha partecipato attivamente. In proposito, sono stati invitati a partecipare alla riunione del Consiglio: Mario Vattani, DG Mondializzazione e le Questioni Globali del Ministero degli Affari esteri e della Cooperazione Internazionale, che ha illustrato la partnership Italia-IORA (Indian Ocean Rim Association), molto importante per gli interessi economici e di proiezione internazionale del nostro Paese, e focalizzata in particolare al sostegno di politiche volte a promuovere blue economy e attività legate al settore marittimo, alla navigazione, alla pesca, alle tecnologie blu, al turismo costiero e alle energie rinnovabili. Il Consigliere Vattani ha colto l' occasione per ringraziare la Federazione del Mare per il concreto contributo dato sin dall' inizio delle negoziazioni. Daniele Bosio, Coordinatore Mare della D.G. per gli Affari Politici e di Sicurezza del MAECI, che ha illustrato con Leonardo Manzari, l' iniziativa WestMed, presieduta nel 2020 dall' Italia insieme al Marocco, avente l' obiettivo di promuovere il potenziale dell' economia blu nel Mediterraneo occidentale. La presidenza italiana ha portato avanti sia iniziative connesse con la sostenibilità del trasporto e del green shipping sia iniziative per una maggiore integrazione dei cluster del Mediterraneo. Daniele Bosio ha poi illustrato la proposta di legge che mira alla creazione di una zona economica esclusiva (ZEE), (area di mare che si estende per 200 miglia



nautiche oltre il limite esterno del mare territoriale), il cui iter parlamentare è ancor in corso, che permetterà al nostro Paese di esercitare il diritto sovrano di sfruttamento esclusivo



Il Nautilus

Focus

delle risorse naturali e l'installazione di strutture artificiali per la tutela ambientale e la ricerca scientifica e sarà anche un importante strumento per sostenere la blue economy e tutto l'indotto economico delle comunità costiere. Fabrizio Monticelli, Direttore esecutivo di Formare, che ha illustrato il progetto europeo Skillsea per la promozione della cooperazione strategica tra mondo dello shipping, centri di formazione e autorità competenti, come la formazione abbia un ruolo sempre più centrale nell'articolare, in collaborazione con tutti i soggetti coinvolti, risposte adeguate alle nuove sfide del futuro.

Shipping Italy

Focus

I programmi per il 2021 della Federazione del Mare

Il 2020 è stato un *annus horribilis* per tutta l'economia nazionale e anche per il settore della logistica e dei trasporti, ma la pandemia ha anche fatto emergere chiaramente "l'importanza del settore marittimo-portuale il cui ruolo fondamentale è stato riconosciuto dalle istituzioni, sia italiane che estere". Lo ha dichiarato il presidente della Federazione del Mare, Mario Mattioli, durante la riunione in videoconferenza del consiglio dell'associazione, cui hanno preso parte tra gli altri i vicepresidenti Anton Francesco Albertoni (Confindustria Nautica), Luigi Giannini (Federpesca) e Vincenzo Petrone (Assonave), il segretario generale Laurence Martin, i vice segretari generali Francesco Giannotti (**Assoporti**), Marco Paifelman (Federagenti) e Marina Stella (Confindustria Nautica). Dopo avere ricordato la figura di Francesco Nerli, 'protagonista per molti anni del mondo marittimo-portuale', Mattioli è passato a parlare dei progetti e degli impegni per il 2021, ricordando l'importante riconoscimento ottenuto dal cluster marittimo quest'anno con l'istituzione di una vicepresidenza di Confindustria con delega specifica all'Economia del mare (ruolo assegnato lo scorso aprile a Natale Mazzuca). Un "grande stimolo" per la Federazione del Mare che nel 2021 dovrà capitalizzare questo riconoscimento cogliendo l'occasione della presidenza italiana del G20 e delle iniziative B20 guidate dalla task force di Confindustria, per mettere il mare al centro della ripresa di un'economia blu sostenibile'. Nella riunione è stata anche auspicata una "azione politica" per la ripartenza del settore crocieristico, una 'eccellenza italiana'. Tra gli intervenuti all'incontro Mario Vattani (DG Mondializzazione e le Questioni Globali del Ministero degli Affari esteri e della Cooperazione Internazionale), che ha illustrato la partnership Italia-Iora (Indian Ocean Rim Association), focalizzata in particolare al sostegno di politiche volte a promuovere la blue economy e attività legate al settore marittimo, e ringraziato la Federazione per il concreto contributo alle negoziazioni. Successivamente Daniele Bosio, Coordinatore Mare della DG per gli Affari Politici e di Sicurezza del Maeci, ha illustrato con Leonardo Manzari l'iniziativa WestMed, presieduta nel 2020 dall'Italia insieme al Marocco, che ha l'obiettivo di promuovere il potenziale dell'economia blu nel Mediterraneo occidentale. In particolare la presidenza italiana si è concentrata su iniziative per la sostenibilità del trasporto e del green shipping, nonché per una maggiore integrazione dei cluster del Mediterraneo. Bosio ha anche illustrato la proposta di legge, il cui iter parlamentare è ancor in corso, che mira alla creazione di una zona economica esclusiva, che permetterà all'Italia di esercitare il diritto sovrano di sfruttamento esclusivo delle risorse naturali e l'installazione di strutture artificiali per la tutela ambientale e la ricerca scientifica e sarà anche un importante strumento per sostenere la blue economy e tutto l'indotto economico delle comunità costiere. Fabrizio Monticelli, Direttore esecutivo di Formare, infine ha illustrato il progetto europeo Skillsea per la promozione della cooperazione strategica tra mondo dello shipping, centri di formazione e autorità competenti.



Un anno fa primo no della Commissione E il compratore non chiarisce i dubbi sulla concorrenza A Parigi il Senato guarda già al Piano B e un rapporto accusa "L' intesa sarebbe un errore strategico"

Addio colosso dei mari Naufraga l' alleanza tra Fincantieri e Stx

Tre anni dopo l' annuncio dell' acquisizione italiana del cantiere francese tutto è fermo all' Antitrust Ue. A Bruxelles convinti che l' accordo non si farà

dai nostri corrispondenti Alberto D' Argenio (Bruxelles) e Anais Ginori (Parigi) Il successo di una delle più grandi conquiste italiane Oltralpe, in un settore strategico per la Francia, è ormai appeso a un filo. Il "gigante europeo dei mari", battezzato dal presidente Emmanuel Macron e dall' allora premier italiano Paolo Gentiloni nel vertice a Lione nel settembre 2017, nasce con la vendita a Fincantieri di Stx, oggi Chantiers de l' Atlantique. Gli storici cantieri di Saint-Nazaire, da cui sono uscite negli ultimi anni le più grandi navi da crociera del mondo, con un giro d' affari di quasi 2 miliardi all' anno, sono promessi all' Italia. Tre anni dopo il tormentato parto è ancora in corso. E dietro le quinte c' è chi comincia a pensare che non vedrà mai la luce. Bruno Le Maire continua a sostenere la bontà dell' operazione. «Aspettiamo solo la decisione della Commissione europea», ha detto il ministro dell' Economia qualche giorno fa parlando con Repubblica . A Bruxelles però tutto è sospeso. Un anno fa i servizi dell' Antitrust Ue guidato da Margrethe Vestager sono giunti a una conclusione preliminare: l' operazione è stata giudicata «incompatibile» con le regole europee sulla concorrenza. Fincantieri doveva proporre e negoziare una serie di rimedi per evitare gli effetti distortivi sul mercato e in particolare, secondo Bruxelles, il pericolo di una riduzione degli incentivi all' innovazione e un aumento dei prezzi per crocieristi e clienti. Oggi un portavoce della Commissione europea afferma: «Il 13 marzo 2020 le lancette indagine sono state bloccate e restano ferme. Questa opzione viene attivata quando le parti falliscono nel presentare in tempo un pezzo importante di informazioni che gli sono state richieste. Le lancette ripartiranno quando le informazioni ci verranno recapitate ». Insomma, spiegano fonti europee concordanti, Fincantieri non ha fugato i dubbi di Bruxelles e non ha presentato rimedi sufficienti. Il tempo però si sta esaurendo. A fine ottobre il governo è stato costretto a una nuova proroga del closing, ora fissata a fine dicembre. Nelle secche dei negoziati con l' Antitrust europeo, Oltralpe sono già cominciate grandi manovre per tentare di trovare un piano B. La commissione affari economici del Senato francese ha pubblicato un rapporto molto critico sulle nozze tra Fincantieri e Chantiers de l' Atlantique definito «errore strategico» per la Francia, paventando rischi per l' occupazione e la sovranità. Il documento allerta in particolare sul possibile trasferimento di know-how alla luce del partenariato tra Fincantieri e China State Shipbuilding Corporation (Cssc), il nuovo gigante della cantieristica della Repubblica popolare. Il rapporto del Senato cita l' audizione di Laurent Castaing, direttore generale di Chantiers de l' Atlantique che attacca la collaborazione con Cssc: «Rappresentano una minaccia non solo per i francesi, ma per l' intera cantieristica europea» perché «i cinesi vogliono acquisire tecnologia ed entrare nel mercato delle navi da crociera. Se fossero in grado di costruirle oggi, le produrrebbero ad un costo dal 15 al 20% inferiore al nostro. Il pericolo è grande, e non dobbiamo aiutare i cinesi se non vogliamo che prendano il nostro posto». Raccogliendo altri timori di enti locali ed esperti del settore, i senatori francesi hanno votato a larga maggioranza un documento che chiede al governo di archiviare le nozze con il colosso di Trieste. Il rapporto parla di un possibile ingresso nel capitale dell' olandese Damen



La Repubblica

Focus

o di alcuni dei principali clienti dei cantieri francesi, tra cui Msc Crociere. «Ci sono alternative possibili », insiste la relatrice Sophie Primas che ha sondato vari interlocutori. «La reticenza di Fincantieri a trasmettere i rimedi alla Commissione e le proroghe successive dell' accordo - osserva Primas - testimoniano delle esitazioni che circondano il progetto». La senatrice è convinta che l' operazione «potrebbe essere già superata nei fatti. Si tratta solo di capire chi deve fare l' annuncio». Secondo fonti europee, da settimane la Commissione pressa i protagonisti dell' accordo affinché rinuncino pubblicamente alla fusione. A Bruxelles circola il timore che le due parti siano tentate da scaricare mediaticamente e politicamente sulla Ue la decisione di far saltare l' operazione con una clamorosa bocciatura che farebbe esplodere le polemiche contro Bruxelles. Il governo di Parigi difende l' operazione e non vuole creare un nuovo incidente diplomatico con Roma, tanto più che il versante militare dell' accordo di Lione è andato avanti: a gennaio ha visto la luce Naviris, la joint venture franco-italiana tra Fincantieri e Naval Group (azionista di Chantiers de l' Atlantique). Da parte del colosso di Trieste non emerge nessun ripensamento in via ufficiale. Anche se la pandemia ha colpito il settore della crocieristica non ci sono state cancellazioni di ordini né per Fincantieri né per Chantiers de l' Atlantique, e gli armatori restano fiduciosi su una ripresa a medio termine. ©RIPRODUZIONE RISERVATA

Gnl: quali prospettive per il 2050

E l'Unione europea vuole rivedere la direttiva Dafi per ridurre gli obblighi dei porti

ALBERTO GHIARA GENOVA. «La direttiva europea Dafi, che dice che ogni porto core della rete Ten-T dev'essere attrezzato con una facility per il gas naturale liquefatto (gnl) entro il 2025, è in fase di revisione», ha detto Jacopo Riccardi, funzionario della Regione Liguria responsabile per i progetti europei, durante il convegno di presentazione online dei risultati del progetto transfrontaliero italo-francese Tdi-Rete gnl. La direttiva ha dato un forte impulso allo sviluppo del gnl, ma la discussione sull'utilizzo del gas naturale nei trasporti marittimi è oggi molto più aperta che in passato, come mostrato dagli interventi del convegno. E la revisione della Dafi potrebbe essere il riflesso più concreto di questa discussione. Ha spiegato ancora Riccardi: «A qualche anno da quando fu emanata la direttiva ci si è resi conto che, nonostante il notevole carnet di ordini di navi a gnl e una tendenza significativa della domanda, probabilmente garantire l'infrastruttura di distribuzione in ogni porto core della rete Ten comunitaria comporterebbe in sostanza un'overcapacity e soprattutto un obbligo di investimento da parte dei privati che non ne vedrebbero la ragione». In Mediterraneo, sia la Francia sia la Grecia hanno progetti per divenire hub di riferimento nella distribuzione di questo combustibile, come hanno spiegato nei loro interventi Laurent Fedi e Anasatasia Kouvertari. A Genova, nei giorni scorsi il sindaco della città, Marco Bucci, ha espresso la necessità di creare un deposito al servizio dei porti di Genova e Savona. La discussione sulla localizzazione è aperta e seguirà proprio le indicazioni venute dal progetto Tdi. Per quanto riguarda la distribuzione, l'iniziativa più avanzata è quella della Fratelli Cosulich, in procinto di chiudere l'ordine per la prima bettolina italiana per gnl, con un investimento da 45 milioni di euro. Cosulich sarebbe interessata anche alla parte di stoccaggio, per la quale finora si è fatto il nome della Pir del gruppo ravennate Ottolenghi. Il tema emerso dal convegno riguarda la prospettiva futura del gnl. «Nelle istituzioni - ha notato ancora Jacopo Riccardi - c'è la diffusa sensazione che sia uno strumento di transizione verso qualcos'altro». Una soluzione è stata prospettata da Silvia Migliorini, direttrice generale di Assogasliquidi (Federchimica): «Il gnl è il combustibile del presente, ma anche del futuro. Il ritorno sull'investimento negli impianti di stoccaggio e di distribuzione non è compatibile con prospettive di 10-15 anni. Per essere compatibile con la neutralità carbonica fissata al 2050 verrà sempre più utilizzata la componente verde del bio-gnl. Per questo bisogna mettere mano a incentivi per parco automezzi e punti di approvvigionamento. Oggi ci sono gap normativi per cui gli incentivi vanno al bio-metano, ma non alla liquefazione, mentre per l'uso marittimo è incentivato soltanto la navigazione in acque interne. Inoltre gli obiettivi per il 2030 non consentono di escludere nessuna fonte. Il gnl è quella attualmente più pronta e disponibile, oltre che sicura con la tecnologia esistente». Guido Barbazza, project director di Wärtsilä, ha ricordato che si sta lavorando anche sul metano sintetico e che «il motore a combustione interna sta conoscendo una nuova giovinezza, pur avendo più di 100 anni». I rappresentanti del mondo crocieristico, Michele Francioni, vicepresidente di Msc, e Franco Porcellacchia, vicepresidente di Carnival, hanno fatto il punto sulle rispettive navi a gnl in servizio e in costruzione: per Msc tre sono in costruzione con consegna fra 2022 e 2025 e due sono in opzione, su un totale di 26 unità della flotta al 2025. Carnival ha quattro navi a gnl già operative (fra cui la Smeralda, protagonista del primo rifornimento con bettolina in un porto italiano alla Spezia: ma la bettolina arrivava da Rotterdam e il bunker da Barcellona) e sette in arrivo al 2025.



