

GL /XQHGu PDJJLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
26/27	Affari&Finanza (La Repubblica)	16/05/2022	<i>Porti, la sfida europea Genova di fronte all'avanzata del Nord (M.Minella)</i>	3
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
55	L'Economia (Corriere della Sera)	16/05/2022	<i>Lettere - Superbonus, ammessi i lavori parziali</i>	6
I	Italia Oggi Sette	16/05/2022	<i>Permesso di costruire con doppio passaggio (D.Segreti/G.Salamone)</i>	7
Rubrica Imprese				
1	L'Economia (Corriere della Sera)	16/05/2022	<i>Salerno: progetti e crescita servono ingegneri ma anche filosofi (G.Stringa)</i>	8
Rubrica Lavoro				
14/15	Italia Oggi Sette	16/05/2022	<i>Lavoro occasionale, la Co fa da scudo alla maxisanzione (C.De Lellis)</i>	12
Rubrica Economia				
1	Il Sole 24 Ore	16/05/2022	<i>Italiani in fuga da Sud e grandi città. Trieste al top, Milano perde appeal (M.Finizio)</i>	14
Rubrica Politica				
6	L'Economia (Corriere della Sera)	16/05/2022	<i>Concorrenza e fisco, i veti incrociati nell'era Pnrr (A.Baccaro)</i>	22
Rubrica Energia				
1	Il Sole 24 Ore	16/05/2022	<i>Comunità energetiche e autoconsumo spingono il fotovoltaico (D.Aquaro/C.Dell'oste)</i>	23
13	Il Fatto Quotidiano	16/05/2022	<i>Agire solo sugli "extra-profitti" perpetua l'era delle fonti fossili (G.Garavini)</i>	26
Rubrica Altre professioni				
14	Il Sole 24 Ore	16/05/2022	<i>Int. a A.Oliveti: "Con il nostro welfare lotta alla disparità per giovani e donne" (F.Micardi)</i>	28
I	Italia Oggi Sette	16/05/2022	<i>Congruita' parcelle, iter non pubblico (D.Calvelli)</i>	29
Rubrica Università e formazione				
1	Il Sole 24 Ore	16/05/2022	<i>Gender gap, atenei in campo (E.Bruno/S.Uccello)</i>	30
1	Il Sole 24 Ore	16/05/2022	<i>Its anti crisi: l'80% dei diplomati ha subito un lavoro (E.Bruno/C.Tucci)</i>	34
26	Corriere della Sera	16/05/2022	<i>Istruzione e lavoro, i nuovi percorsi (F.Profumo)</i>	37
Rubrica Professionisti				
1	Il Sole 24 Ore	16/05/2022	<i>La pandemia non taglia i redditi: giù' solo avvocati e tecnici (V.Uva)</i>	39

Il futuro degli scali

Porti, la sfida europea Genova di fronte all'avanzata del Nord

MASSIMO MINELLA

Dopo l'annuncio dell'alleanza fra il Mar Ligure e il retroporto del Basso Piemonte, Anversa e Bruges annunciano la fusione per diventare il leader del Vecchio Continente. E Parigi si lega a Le Havre

Passare gli Appennini non risolve il problema, ma certo rappresenta la prima mossa concreta di fronte all'avanzata dei colossi del Nord Europa. Il porto di Genova punta a realizzare nel Basso Piemonte una banchina "a secco" da 500mila metri quadri per poter rifornire di container i suoi moli, mentre a Nord sta per nascere il primo porto d'Europa, frutto della fusione fra gli scali belgi di Anversa e Zeebrugge. Le scale di valori sono oggettivamente differenti, ma l'obiettivo non cambia, a Nord e a Sud dell'Europa: creare porti sempre più grandi, cambiandone la funzione, da banchine per il carico e lo scarico delle merci a piattaforme logistiche in grado di seguire l'intero cammino della merce dal centro di produzione alla destinazione finale.

Anversa-Zeebrugge insidia da subito la storica leadership di Rotterdam, che vale stabilmente oltre 15 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Ma la mossa del gigante belga, che ha iniziato a camminare proprio in questi giorni, non è diretta solo verso il fronte dei container, ma scommette su un business allargato di traghetti e traffici speciali, come i prodotti chimici.

Il progetto, già definito nel febbraio 2021, è stato ufficializzato dall'assemblea straordinaria dei due porti,

distanti nemmeno cento chilometri e che ora saranno governati da una sola Autorità che prenderà il nome di porto di Anversa-Bruges. Un gigante da 74mila addetti diretti e 90mila dell'indotto, con una produzione di 21 miliardi di euro, quasi il 5 per cento del Pil del Belgio. «Il porto unificato è anche diventato il più grande porto di esportazione d'Europa, con 147 milioni di tonnellate l'anno, rendendolo un peso massimo mondiale» ha annunciato trionfalisticamente l'autorità.

Si parte quasi alla pari con Rotterdam, ma con il progetto "Extra Container Capacity Antwerp", il megaporto sta mettendo a punto un masterplan 22-30 per crescere ancora di più, investendo in nuove infrastrutture come l'Europa Terminal ad Anversa e la New Lock e Maritime Logistics Zone di Zeebrugge. E uguale attenzione sarà destinata anche alle scelte green con l'obiettivo di catturare entro il 2025 2,5 milioni di CO2.

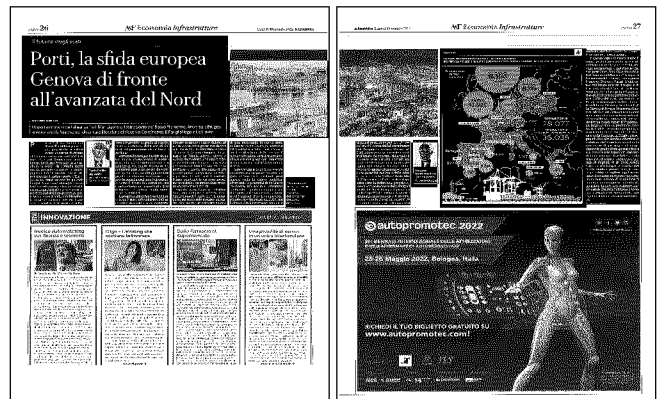
Genova reagisce con la nuova edizione del vecchio progetto del triangolo del Nord Ovest, declinato però questa volta in chiave logistica, sfruttando le potenzialità del Basso Piemonte, ma anche il retroterra lombardo. I porti in campo sono due, perché Genova è unita a Savona (2,8 milioni di teu il volume complessivo movimentato nel 2021), ma è chiaro che è necessario compiere

ulteriori passi in avanti. La riforma Delrio, dal nome dell'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio, nel 2015 intervenne su un sistema cristallizzato da decenni, riducendo il numero delle autorità portuali. Ma anche le 16 nuove autorità di sistema in cui è diviso il Paese potrebbero essere oggetto di una nuova verifica da parte del ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. È il governo dell'intera catena logistica a fare la differenza, proprio come mostrano le mosse dei principali porti del Nord Europa. I primi tre della "top 15", Rotterdam, Anversa e Amburgo, muovono da soli 36 milioni sui 78 della classifica, quasi il 50 per cento, unendo ai traffici anche il controllo dell'intera rete di trasporto su gomma, ferro e acqua.

In questa logica si muove anche il nuovo porto francese che nasce addirittura da un disegno del 1981, più volte accantonato e poi ripreso dai vari presidenti, fino alla spinta finale di Emmanuel Macron. "Haropa" è l'acronimo di Le Havre, primo porto francese, Rouen e Parigi. L'obiettivo è realizzare una via d'acqua e di trasporto che dal Nord di Le Havre conduca fino alla capitale francese. Haropa Port unisce quindi peculiarità e traffici del porto autonomo di Parigi, a cui fa capo il traffico fluviale dell'Ile-de-France, con gli scali di Le Havre e di Rouen. Una sorta di autostrada fluviale destinata a chiuder-

si in mare, che vale oltre 5 miliardi di investimenti necessari per costruire un canale lungo 107 chilometri, largo 55 metri e profondo 5 metri. Dal 2028, secondo il progetto, il canale collegherà i bacini della Senna e della Schelda, in Belgio, proseguendo fino all'Olanda. Le dimensioni del canale Seine-Nord sono tali da consentire il passaggio di megachiatte in grado di trasportare fino a 4.400 tonnellate di prodotti, rendendo quindi competitiva l'offerta sulla nuova via d'acqua e togliendo centinaia di migliaia di tir dalle strade (ogni chiatte trasporta quanto 220 tir). Secondo le prime stime, il canale potrebbe accogliere ogni anno, una volta entrato a regime, poco meno di venti milioni di tonnellate di merce, come un porto di medie dimensioni. Intanto, per costruire questo canale che avrà 7 chiuse e 63 ponti, si creeranno oltre seimila di lavoro, che saliranno a 15mila con l'indotto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

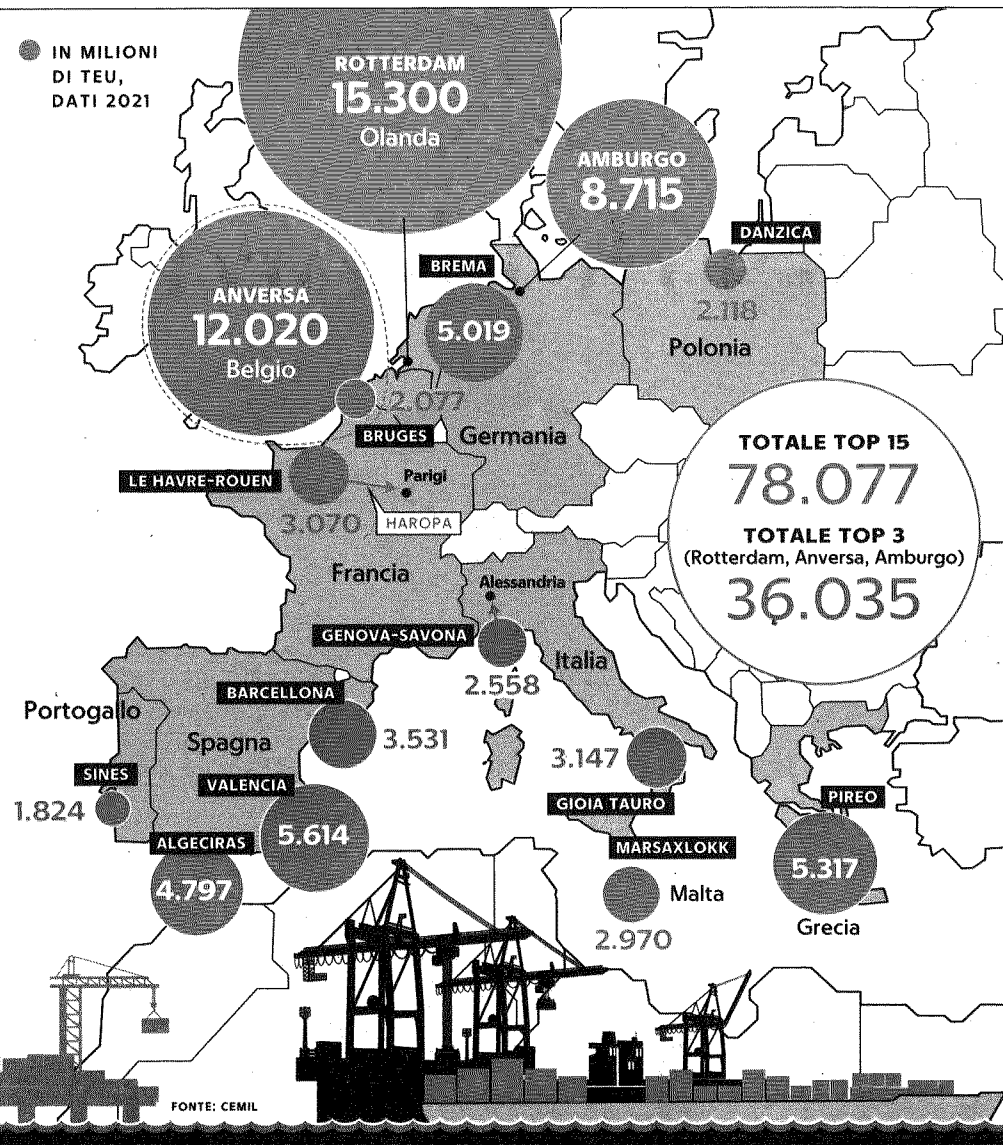


159329

I numeri



LA CLASSIFICA DEI PORTI EUROPEI E LE ALLEANZE IN CORSO
ROTTERDAM, ANVERSA E AMBURGO GUIDANO LA TOP 15, GENOVA-SAVONA PUNTA A CRESCERE ALL'OVEST



Jacques Vandermeiren
Ceo del porto Anversa-Bruges



Paolo Emilio Signorini
Guida l'alleanza Genova-Savona

Una veduta aerea del terminal di carico e scarico dei container del porto di Genova



159329

**Massimo Fracaro**

Scrivete a:
L'Economia
via Solferino 28
20121 Milano
corsoldi@rcs.it
www.corriere.it

CONDOMINIO/1

Superbonus, ammessi i lavori parziali

In un edificio plurifamiliare il proprietario del piano terra non intende fare lavori di ristrutturazione, chi possiede il primo piano vuole realizzare il cappotto termico e usufruire del superbonus anche per lavori trainati e il terzo, proprietario del sottotetto, intende ampliare la volumetria e non usufruirà del superbonus. Per quest'ultimo lavoro verrà rifatto il tetto con copertura isolante. Il secondo proprietario potrà usufruire per la sua parte del superbonus anche per il tetto?

Lettera firmata — via email

L'edificio è a tutti gli effetti un condominio senza l'obbligo di avere un amministratore; il superbonus può essere chiesto anche per lavori parziali purché l'uso della cosa comune non pregiudichi il diritto di altri di farne il medesimo utilizzo. Nulla impedisce al proprietario del pianterreno di effettuare il cappotto per la sua parte. Per quanto riguarda la copertura del tetto, vale il principio per cui quando c'è un ampliamento volumetrico il superbonus copre solo una superficie pari a quella precedente l'ampliamento e il proprietario del primo piano potrà chiedere il superbonus per la sua quota parte. Fin qui dal punto di vista delle norme. Ci sono poi alcuni aspetti che però consiglierebbero senz'altro di trovare un accordo con gli altri proprietari e fare un lavoro che riguardi tutto l'edificio e non solo una parte. Il primo è che un cappotto solo parziale potrebbe non garantire il guadagno di due classi energetiche, il secondo è che per il proprietario del primo piano le spese relative all'isolamento detraibili non potranno superare i 40 mila euro; se l'opera riguardasse tutti si arriverebbe a 120 mila complessivi e di norma più è grande l'edificio minore è il costo per unità immobiliare. Infine, di fronte a una situazione come quella prospettata c'è il rischio concreto di non trovare un'impresa che faccia lo sconto in fattura o una banca a cui cedere il credito.

Con la consulenza di Gino Pagliuca

