



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 07 novembre 2020**



Prime Pagine

07/11/2020	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Il Giornale	9
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Il Giorno	10
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Il Manifesto	11
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Il Mattino	12
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Il Messaggero	13
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Il Resto del Carlino	14
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Il Secolo XIX	15
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Il Sole 24 Ore	16
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Il Tempo	17
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Italia Oggi	18
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	La Nazione	19
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	La Repubblica	20
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	La Stampa	21
Prima pagina del 07/11/2020		
07/11/2020	Milano Finanza	22
Prima pagina del 07/11/2020		

Trieste

07/11/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 9	23
Il porto di Trieste rafforza l'asse con la Germania: nuovi treni merci al via		
07/11/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	25
Trieste, rotta su Norimberga		
07/11/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14	26
Rotta su Norimberga		
06/11/2020	Ansa	27
Porti: Trieste; al via servizio ferroviario con Norimberga		

06/11/2020	Ansa		28
<hr/>			
06/11/2020	FerPress		29
<hr/>			
06/11/2020	Informare		30
<hr/>			
06/11/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	31
<hr/>			
06/11/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	32
<hr/>			
06/11/2020	Shipping Italy		33
<hr/>			
06/11/2020	Il Nautilus		34
<hr/>			
06/11/2020	Informare		36
<hr/>			
06/11/2020	Sea Reporter		38
<hr/>			
06/11/2020	Informazioni Marittime		40

Venezia

07/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 15	<i>GIANNI FAVARATO</i>	41
<hr/>				
07/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 15		42
<hr/>				
07/11/2020	Il Gazzettino	Pagina 38		43
<hr/>				
07/11/2020	Corriere del Veneto	Pagina 12		44
<hr/>				
07/11/2020	Il Gazzettino	Pagina 38	<i>ELISIO TREVISAN</i>	45
<hr/>				
06/11/2020	Informazioni Marittime			46
<hr/>				
06/11/2020	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	47
<hr/>				
07/11/2020	Corriere del Veneto	Pagina 11		48
<hr/>				
07/11/2020	Il Gazzettino	Pagina 35	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	49
<hr/>				
07/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 25	<i>A.V.</i>	50

Savona, Vado

06/11/2020	Savona News			51
<hr/>				

Genova, Voltri

07/11/2020	Il Secolo XIX	Pagina 18		52
<hr/>				

07/11/2020	Il Secolo XIX Pagina 18	ALBERTO QUARATI	53
<hr/>			
06/11/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	54
<hr/>			
06/11/2020	FerPress		55
<hr/>			
06/11/2020	Shipping Italy		56
<hr/>			
06/11/2020	The Medi Telegraph		57
<hr/>			

La Spezia

07/11/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 26	L. IV	58
<hr/>			
06/11/2020	Corriere Marittimo		59
<hr/>			
06/11/2020	La Gazzetta Marittima		60
<hr/>			
06/11/2020	Informare		61
<hr/>			
06/11/2020	NT+ Enti Locali & Edilizia	di M.Fr.	62
<hr/>			

Ravenna

07/11/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 8		63
<hr/>			
07/11/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 48		65
<hr/>			
06/11/2020	Corriere Marittimo		66
<hr/>			
06/11/2020	FerPress		67
<hr/>			
06/11/2020	Informare		68
<hr/>			
06/11/2020	Piu Notizie		69
<hr/>			
06/11/2020	Ship Mag	Redazione	70
<hr/>			
06/11/2020	Transportonline		71
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

07/11/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 31		72
<hr/>			
07/11/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 42		73
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

07/11/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 40	74
Travolto e ucciso al porto, l'ipotesi della distrazione		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

07/11/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39	75
Anche fuori servizio, le navi da crociera invadono il porto: ieri ce ne erano 11		
07/11/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39	76
Tidei: «Sulle concessioni demaniali via l'imposta»		
07/11/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	77
Regione Lazio: ok alla ZLS di Roma		
07/11/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 14	78
Ok ZLS Roma		
06/11/2020	La Gazzetta Marittima	79
ZLS in arrivo per i porti di Roma		
06/11/2020	Informazioni Marittime	80
Civitavecchia, approvata la seconda variazione al bilancio di previsione 2020		
06/11/2020	FerPress	81
AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: approvata la II variazione al bilancio di previsione 2020		
06/11/2020	Messaggero Marittimo	82
Seconda variazione al Bilancio 2020		<i>Redazione</i>

Bari

07/11/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	83
Adsp Puglia congela i diritti portuali		
06/11/2020	La Gazzetta Marittima	84
MAM blocca i diritti portuali		

Brindisi

07/11/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 13	85
«Yilport? Primo invito a Bari Andiamo oltre la polemica»		

Taranto

06/11/2020	Messaggero Marittimo	87
Taranto verso lo smart green port		<i>Redazione</i>

Olbia Golfo Aranci

07/11/2020	La Nuova Sardegna Pagina 31	88
Il porto sfida la crisi cinquanta milioni per dragare i fondali		<i>DI GIANDOMENICO MELE</i>

07/11/2020	La Nuova Sardegna	Pagina 31	90
<u>Un milione di passeggeri in meno rispetto al 2019</u>			

Augusta

07/11/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1	91
<u>Augusta e container, al via costruzione del grande terminal</u>			
07/11/2020	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 14	92
<u>Augusta e container</u>			
06/11/2020	Transportonline		93
<u>Ad Augusta via alla costruzione del nuovo terminal container</u>			

Focus

07/11/2020	Corriere della Sera	Pagina 20	<i>Alessio Ribaudò</i>	94
<u>«Bracciali hi-tech e due test ai croceristi Le navi sono sicure»</u>				
06/11/2020	Corriere Marittimo			96
<u>Porti, autoproduzione - Antitrus:"Rivedere, se non abrogare, la norma"</u>				

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 39 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
SHOP ONLINE



MOJITO ROCK THE ORIGINAL



Festival del cibo
L'appello degli chef:
«Non lasciateci soli»
di **Barbero, Calvisi, Dal Monte, Fantigrossi e Merone** alle pagine 32 e 33



Domani in edicola
Speciale su BookCity
Con un'anticipazione
di **Edgar Morin**
di **Ida Bozzi**
a pagina 51

SCARPA
SCARPANET



MOJITO ROCK THE ORIGINAL

ELEZIONI USA 2020

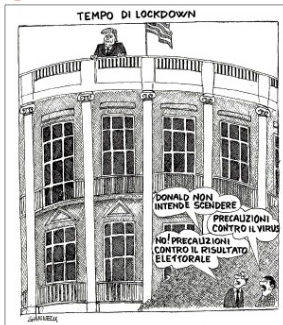
RISCHIO PARALISI FINO A DICEMBRE

di **Massimo Gaggi**

E se Trump, che non riconosce la sconfitta, pretendesse di restare presidente? «Verrà scortato fuori dalla Casa Bianca», risponde Biden. Non è così facile e non solo perché i militari si sono già smarriti. Il sistema elettorale Usa è basato sulla concessione da parte del perdente. In sua assenza si entra in quella che i costituzionalisti definiscono una terra incognita.

continua a pagina 6

GIANNELLI



I discorsi da vincitori di Biden e Harris Trump nega il sorpasso: combatterò

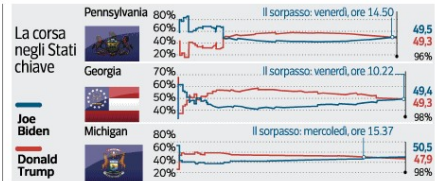
I PRIMI NOMI

La squadra di Joe tutta al femminile

di **Giuseppe Sarcina**

Non solo la vice Kamala Harris. Da Susan Rice a Elizabeth Warren, la squadra di Biden sarà al femminile.

a pagina 9



Biden a un passo dalla Casa Bianca. Ma Trump non accetta l'esito delle urne. E minaccia battaglia.

da pagina 2 a pagina 11

Un decreto per rendere trasparenti i dati sulle tre fasce. «Quella sulla scuola è stata una scelta dolorosa. Ora serve unità»

Conte alle Regioni: non torno indietro

Intervista con il premier: «Chi si sta opponendo ci porta a sbattere». Quasi 38 mila nuovi contagi

I NUMERI DA CHIARIRE

di **Roberto Gressi**

Tanti contagi, tanti morti, terapie intensive di nuovo piene, paura di ammalarsi e di non essere curati bene né assistiti con dignità. Nuovi sacrifici sono necessari, non lo discute nessuno. Ma saranno scarsamente efficaci se non si recupera quel senso di comunità dei mesi difficili del lockdown.

Non funzioneranno se una fetta grande degli italiani si sentirà (a torto o a ragione) imbrogliata, defraudata a vantaggio di altri non meritevoli e quindi in diritto di usare tutte le armi per aggirare quella che considera un'ingiustizia.

continua a pagina 40

di **Monica Guerzoni e Fiorenza Sarzanini**

Il premier Conte al *Corriere* ribadisce che sulle tre fasce «non si torna indietro». Anche perché l'alternativa a questo sistema «è chiudere ancora una volta il Paese con danni enormi per tutti». E poi: «Chi ci accusa di agire sulla base di discriminazioni politiche è in malafede». Quella sulla scuola è stata «una scelta dolorosa».

da pagina 12 a pagina 21

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

E Zingaretti teme uno stop totale dagli esiti incerti

Nel braccio di ferro tra governo centrale e governi regionali, il timore di Zingaretti è che «ci troveremo a Natale con il lockdown totale».

continua a pagina 25



Milano nel primo giorno del nuovo lockdown. Anche corso Vittorio Emanuele II è praticamente semideserto

Milano, la città sospesa: debutto soft per i divieti

di **Andrea Galli**

Ecce il Milano del secondo lockdown: più lenta del solito, un po' più chiusa. Un debutto soft per i nuovi divieti imposti dalla «zona rossa» decisa dall'aumento dei contagi. Pochi gli interventi delle pattuglie delle forze dell'ordine.

a pagina 19

LOCATELLI (CTS)

«Misure corrette Effetti concreti fra 3 settimane»

di **Margherita De Bac**



Le misure prese dal governo sono corrette. «Gli effetti si inizieranno a vedere tra due settimane e troveranno compiuto impatto dalla terza settimana» dice Franco Locatelli del Cts.

a pagina 17

IL CALCIO E IL VIRUS

Il c.t. Mancini è positivo (asintomatico)

di **Marco Bonarrigo**



Roberto Mancini è positivo al Covid. Il Commissario tecnico dell'Italia è asintomatico. Sul social aveva pubblicato una vignetta negazionista. Poi le scuse. Contagiati anche i calciatori Dzeko (Roma) e Callejon (Fiorentina).

a pagina 57

MICHELA PROIETTI
PREFAZIONE DI **LINA SOTIS**



LA MILANESE
GAPRICCI, STILI, GENIO E NEVROSI
DELLA DONNA CHE TUTTO
IL MONDO CI INVIDIA

in libreria SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Il Tar di Bari ha bloccato l'ordinanza regionale che chiude le scuole, considerando prioritario il diritto allo studio. Invece il Tar di Lecce ha confermato la decisione di chiuderle, ritenendo prevalente il diritto alla salute. Resta da capire che cosa faranno, lunedì prossimo, i ragazzi pugliesi. Andranno a scuola come ha deciso il tribunale amministrativo di Bari? O staranno a casa come ha stabilito quello di Lecce? Poiché le ordinanze regionali valgono in tutte le province della stessa regione (si spera), mi sentirei di escludere che a Bari i ragazzi vadano a scuola, a Lecce restino a casa e a Foggia stiano un'ora dentro e una fuori, in omaggio alla democristianità del loro concittadino Conte. Su tutti poi incombe il leggendario Tar del Lazio, che potrebbe sbloccare

Completamente a metà

il decreto bloccante di Bari e bloccare quello sbloccante di Lecce, affidando la decisione finale a una procedura altamente democratica: il lancio della moneta.

L'incertezza del diritto assomiglia un po' alla nostra. Forse la Fase 2 significa proprio questo: che dopo l'unità di intenti degli inizi, adesso in ciascuno di noi (o quasi) convivono due pulsioni opposte: un momento ho voglia di tuffarmi nella nassa gridando «libertà» e il momento dopo mi trasformo nel virologo Galli in versione Grinch: «Scordatevi di scambiarmi i regali a Natale!». Ho un Tar di Bari e un Tar di Lecce che discutono di continuo dentro di me. E tremo al pensiero che si appellino al Tar del Lazio.

Prolife



Serenità in forte aumento su tutta la FLORA INTESTINALE

10 miliardi di fermenti vivi certificati | 10 ceppi attivi

Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2020 conv. L. 46/2020 art. 1, c.1, D.D. Milano

01107
9 7711 20 498008



Accordo di maggioranza sull'emendamento per "salvare" Mediaset dall'assalto di Vivendi: ma i giallorosi sono sicuri che i francesi siano peggio di Berlusconi?



Sabato 7 novembre 2020 - Anno 12 - n° 308
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

PARLA PIERO ANGELA

"Anziani isolati, un'idea surreale: l'Italia invecchia"



◻ BORZI E DELLA SALA
 A PAG. 4 - 5

REGGENTE IN CALABRIA

Spiri, presidente per caso devoto al culto di Dudù

◻ MUSOLINO E RODANO
 A PAG. 4 - 5

SCANDALO NIGUARDA

"Lady Sorriso": paghi per i denti, il reparto chiude

◻ SPARACIARI A PAG. 8

ALTRO CHE TAGLIO

Vitalizi, aumenti ad Alemanno e alla Jervolino

◻ PROIETTI A PAG. 9

» L'AVO MOISÈ NEL '600

"Il Duce è ebreo" E Mussolini censurò il libro

» Massimo Novelli

Benito Mussolini era ebreo? Ricorrendo al titolo di un romanzo di Gabriele D'Annunzio, bisognerebbe dire: forse che sì, forse che no. Certo è che nell'autunno del 1941, quando Bompiani pubblicò il saggio *Agenti segretivevnesiani* di Giovanni Comisso (Treviso, 1895-1969), il riferimento nel libro a un certo "Moisè Mussolin, ebreo" fece infuriare il Duce.

A PAG. 19



LA SVOLTA Il candidato Dem interviene dopo gli ultimi dati Biden verso la Casa Bianca Trump alla Corte Suprema

■ Dopo o spoglio dei voti postali, lo sfidante è in vantaggio in quasi tutti gli Stati in bilico. In Georgia si va al riconteggio, ma lo scontro continua

◻ COLOMBO, GRAMAGLIA, IACCARINO E ZUNINI
 A PAG. 14, 15 E 16



Vergogniamoci per loro

» Marco Travaglio

I fatti sono semplicissimi, talmente elementari che può capirli persino un "governatore" di centrodestra. I dati che hanno spinto il governo a dichiarare 4 Regioni rosse, 2 arancioni e tutte le altre gialle sono quelli comunicati dalle stesse Regioni alla Cabina di regia Governo-Regioni per il monitoraggio regionale della pandemia, creata ad aprile e operativa da maggio. Cabina di cui fanno parte tre rappresentanti delle Regioni. "Ogni settimana - spiega il presidente dell'Iss, Brusafiero - quei dati vengono analizzati, condivisi e validati tra Regioni, Iss e ministero e poi assemblati tramite 21 indicatori, su cui si esprime un giudizio di pericolosità basso, medio, moderato o alto". I 21 parametri oltre cui scatta l'allarme rosso sono noti alle Regioni dal 30 aprile, nero su bianco nel decreto ministeriale di Speranza che fissa i criteri di chiusura in vista della seconda ondata. Non solo: il 12 ottobre tutti gli assessori alla Sanità hanno ricevuto il dossier con i quattro scenari di rischio e le misure restrittive per ognuno: le stesse che hanno imposto il Dpcm di mercoledì.

Quindi le Regioni sapevano e condividevano tutto, anche se molti presidenti fanno finta di niente. Ma ormai il disgustoso giochino va avanti da nove mesi. Quando non volevano chiudere Alzano e Nembro, Fontana e Gallera dicevano che era compito del governo. Ora che il governo chiude la Lombardia, dicono che è compito loro, che però non l'hanno mai chiusa (nemmeno le province più infette: Milano, Brianza e Varese). Quando decide il governo, invocano l'autonomia; quando concede autonomia, vogliono il centralismo. Quando il governo apre, vogliono chiudere; quando chiude, vogliono aprire. Quando il governo differenzia le misure per aree, chiedono misure unitarie per tutta Italia; e viceversa. Questa vergognosa quadriglia l'ha ricostruita Daniele Fiori sul sito del *Fatto*. Il 22 agosto, quando si trattava di allentare i divieti, Bonaccini (Emilia-Romagna), Toti (Liguria), Fedriga (Friuli-Venezia Giulia) e Fugatti (Trento) andarono al Meeting di Rimini a chiedere "maggiore autonomia". Del resto avevano riaperto le discoteche, riattando la pandemia. E, mentre la curva risaliva, il 24 settembre la Conferenza delle Regioni diede l'ok alla riapertura degli stadi ai tifosi fino al 25% dei posti: Cts e governo la bloccarono. Poi il 13 ottobre il Dpcm col primo giro di vite, seguito da quelli del 18, 25 ottobre e 4 novembre. E qui i detti e i contraddetti degli sgovernatori si perdono nella psichiatria e nella psichedelia.

Attilio Fontana (Lombardia): "Un eventuale lockdown è una competenza che spetta al governo, quindi potrei magari sollecitarla, ma non posso autonomamente assumerla" (28.10).

SEGUE A PAGINA 24

IL MINISTRO "NAPOLI? SULLE PROVINCE DECIDE LA REGIONE"

Speranza: "Possibili nuove zone rosse"



LA CLASSIFICA DELLE PROVINCE PIÙ CONTAGIATE IERI 446 MORTI

◻ MANTOVANI
 A PAG. 3

PARLA DOMENICO ARCURI
"Tutte scelte condivise: assurdo che le Regioni protestino solo adesso"

◻ PALOMBI A PAG. 2 - 3

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Le balle Salvini-Trump a pag. 3
- **Settis** La Now Age negazionista a pag. 18
- **Lerner** Il sovranismo vincibile a pag. 11
- **Valentini** Usa, i presidenti-attori a pag. 11
- **Gismondo** Il complottismo uccide a pag. 5
- **Garavini** L'ambiente dà alla Testa a pag. 17

ANTONELLA MANZIONE

Giani vuol mettere la vigilessa di Renzi al vertice regionale



◻ SALVINI
 A PAG. 9

CHE C'È DI BELLO

"Mank": un film da Oscar, le poesie profetomministice e la serie sulle news in tivù

◻ DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Salvini: "Se mi ammalassi, chiederli l'idrossiclorochina". È convinto che gli ospedali funzionino come i bar

WWW.SPINOZA.IT





il Giornale



SABATO 7 NOVEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 265 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2232-4071 | Giornale (ed. notturna)

DAL 1974 CONTRO IL CORO

MILANO CHIUSA, FOLLA PER STRADA VIRUS DA PAZZI

Farsa in Puglia: un giudice apre le scuole, un altro le chiude
DECRETO RISTORI, ARRIVA L'ELEMOSINA
Il governo ammette: «Senza tasse, niente soldi per gli aiuti»

Il lockdown fa impazzire l'Italia. A Milano la città chiude ma solo a metà: bar aperti, gente in giro e pochi controlli. In Puglia due Tar si contraddicono sulla riapertura delle scuole. A Napoli il governatore De Luca si smentisce. E sui ristori è la solita elemosina.

servizi da pagina 2 a pagina 10

MISURE INSENSATE IL LOCKDOWN DI PULCINELLA

di Alessandro Sallusti

Se non fosse una tragedia vera, con gli ammalati ammassati nelle sale d'aspetto e nei corridoi degli ospedali, verrebbe da parlare di una classica commedia all'italiana. Il lockdown a colori deciso dal governo già al primo giorno mostra tutti i suoi limiti e le sue contraddizioni. Ieri, per fare un esempio, a Milano circolava per le strade la stessa gente dei giorni precedenti. Tutti fuorilegge? Non credo - di fatto sono chiusi solo negozi e ristoranti - e comunque i controlli, data la mole di traffico, sono impossibili almeno di voler militarizzare la città e disseminarla di posti di blocco manco fossimo su un fronte di guerra.

Ma che la situazione sia sfuggita di mano lo si evince anche da quello che ieri è successo in Puglia, Regione nella quale il governatore Emiliano aveva da giorni sospeso ogni attività scolastica a prescindere dai decreti del governo. Bene, ieri i giudici amministrativi del Tar di Bari, alle 12.30, hanno accolto il ricorso di un gruppo di genitori contrari alla chiusura e ordinato l'immediata ripresa delle lezioni in presenza.

Ma meno di un'ora dopo, alle 13.15, i loro colleghi del Tar di Lecce, dove era stato depositato un analogo ricorso, sentenziavano il contrario: ha ragione Emiliano, le scuole devono rimanere chiuse perché il diritto alla salute prevale su quello allo studio.

A quale dei due giudici dobbiamo credere? Possibile che a Bari la legge sia diversa, addirittura all'opposto, di quella di Lecce, che dal capoluogo regionale dista 150 chilometri? Quanti stati di diritto esistono, ma soprattutto esiste ancora il diritto di avere uno Stato?

Vi sembra possibile che in Lombardia, zona virus rosso fuoco, i ragazzi di prima media possano e debbano andare a scuola ma i loro coetanei pugliesi, zona classificata non infetta, siano costretti a stare a casa da Emiliano e da metà della magistratura?

Se dopo i politici e i virologi, anche i giudici si dividono tra allarmisti e negazionisti, lo sbocco non può che essere il caos. Del resto, come si usa dire, il pesce puzza dalla testa. Io sono per rispettare regole e ordini, ma in un paese di Pulcinella è uno sforzo enorme e a questo punto non saprei dire neppure quanto utile.

LO SFOGO DELL'EX GOVERNATORE MARONI ASSOLTO

«Certi pm cecchini della politica
Chi paga per sei anni di bugie?»

Luca Fazzo

a pagina 18



AMAREZZA L'ex governatore lombardo ed ex ministro Roberto Maroni

IMMIGRAZIONE E PANDEMIA

**Scontro Lamorgese-Conte
sui porti aperti in Sicilia**

Chiara Giannini

a pagina 10

«COME HO INVENTATO L'ITALIA», AUTOBIOGRAFIA DI FABRIZIO

Odiavo Corona, ma amo il suo libro

di Massimiliano Parente

Confesso, odiavo Fabrizio Corona. Perché lo consideravo il mio opposto: io una vita da scrittore misantropo, chiuso in casa a scrivere le mie opere, fuori da ogni salotto letterario, lui con un unico valore: fare soldi. Ebbene, mi sono ricreduto.

NAZIONALE NEL PALLONE

**Infortunati e Covid
Mancini è positivo
azzurri nel caos**

Giorgio Coluccia

a pagina 33

a pagina 37

ZUPPA DI PORRO

Chi fallirà dopo i ristoranti

di Nicola Porro

Questa zuppa è rivolta a tutti coloro che oggi soffrono per la chiusura delle attività economiche dovute al lockdown. Ogni categoria, verrebbe da dire, è infelice a modo suo. Pensate a ristoratori e baristi di cui si è tanto parlato. Ma queste categorie sono così facilmente circoscrivibili? Il birraio di Napoli che mesceva schiume artigianali quando viene chiuso, non solo soffre per sé, ma, in una lunga catena,

coinvolge la ditta di birre artigianali che lo riforniva e per «i rammi» affligge anche i commercianti di materie prime. E che fine fanno i dipendenti della distribuzione cosiddetta Horeca? Oppure pensate ai poco citati organizzatori di eventi: rischia il prossimo di perdere la prossima kermesse del G20. Ma quanti ne soffriranno: dagli artigiani che si occupano degli stand, agli architetti che li organizzano, alle maestranze (...)

segue a pagina 7

IL RETROSCENA

L'idea centralista:
togliere il Titolo V

di Giuseppe Marino

a pagina 5

POTERI SENZA POTERE

La finta autonomia
né carne né pesce

di Carlo Lottieri

a pagina 5

RICONTEGGIO IN USA

**BIDEN PRONTO A GIURARE
(ma il trumpismo non è finito)**

di Marco Gervasoni

Alcuni ricorderanno che, nel 2013, per spiegare il risultato deludente di un Pd dato per trionfatore, l'allora segretario Bersani coniò la litote della «non vittoria». Non ne avrà male se la rubiamo per definire il risultato, almeno provvisorio, di Biden. Così come, potremmo parlare per Trump di una «non sconfitta». È l'analisi di giornali autorevoli, non solo conservatori come il Wall Street Journal, ma anche liberali come il Financial Times e il Times di Londra. La fine di Trump e soprattutto del trumpismo pare insomma alquanto esagerata. Ma i politici (...)

segue a pagina 17

servizi da pagina 12 a pagina 17

UOMINI IN BILICO

Joe & Donald:
il quasi vincitore
e il mai sconfitto

di L. Caputo e P. Guzzanti

alle pagine 14-15

LO SCENARIO

Gli uomini chiave
dietro gli Stati
strappati dai Dem

di R. Fabbri e M. Mian

a pagina 16

IL GIORNO

SABATO 7 novembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

I bimbi e il lockdown nella letterina di un piccolo dell'asilo

**Tommaso scrive al premier:
«Per Babbo Natale
può fare un permesso?»**

Buticchi a pagina 10



Chiusi in casa, ma frontiere aperte

Altro che zona rossa: basta un tampone e l'autocertificazione per entrare in Italia da molti paesi, compresa la Francia in lockdown. Ancora contagi in aumento e oltre 400 morti in 24 ore. Braccio di ferro tra governatori e governo su eventuali nuovi limiti

Servizi
da p. 8 a p. 12

Il rimpallo delle scelte con Roma

**Alle regioni piace
il federalismo
senza coraggio**

Bruno Vespa

Alla vigilia delle elezioni politiche del 2001, Massimo D'Alema (che ne attribuisce la responsabilità a Rutelli e Veltroni) patrocinò la modifica del titolo V della Costituzione. La ragione? Sedurre la Lega, che lo stesso D'Alema aveva definito «costola della sinistra», e togliere voti al centrodestra. Berlusconi stravinse ugualmente, ma intanto - con soli tre voti di maggioranza - alle regioni furono attribuiti poteri immensi che stanno portando alla disastrosa situazione di oggi. S'intenda: il Veneto ha fatto un uso eccellente dell'autonomia nella sanità e Zaia la vorrebbe estesa alla scuola e ad altro.

Continua a pagina 2

**GUERRA ALL'ULTIMA SCHEDA, BIDEN PARLA GIÀ DA PRESIDENTE ELETTO
MA TRUMP NON MOLLA: RICORSI A RAFFICA PER ANNULLARE I VOTI**

Joe Biden,
77 anni

Servizi e commenti da p. 2 a p. 7



ARRIVA JOE

DALLE CITTÀ

Milano

**L'esperta:
«Ragazzi penalizzati
rischiamo danni
per decenni»**

Ballatore nelle Cronache

Milano

**Nuovo stadio
Il progetto rivisto
di Milan e Inter**

Mingoia nelle Cronache

Milano

**Esondazione
del Lambro
quattro condanne**

Consani nelle Cronache



L'aeroporto salvò la città dall'assedio russo

**Berlino, in pensione Tegel
Lo scalo del ponte aereo**

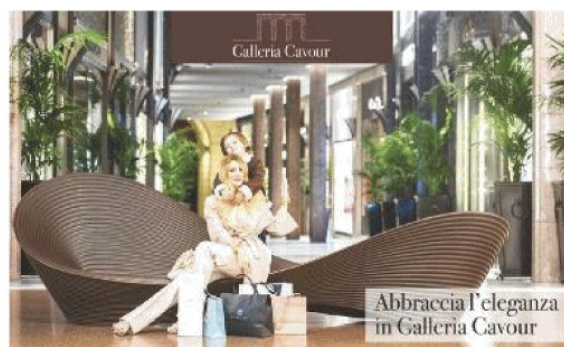
Giardina a pagina 18



Escluso da 'Animali Fantastici 3'

**La Warner licenzia Depp
Così cadono anche le icone**

Bogani a pagina 20

Abbraccia l'eleganza
in Galleria Cavour

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 7 NOVEMBRE 2020 - ANNO L - N° 266

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

IL VIRUS NON FRENA, RISCHIO CHIUSURA PER CAMPANIA, VENETO E LIGURIA

Covid, tregua governo-regioni

Tregua tra governo e regioni sul nuovo Dpcm, dopo un incontro in videoconferenza tra i governatori e il ministro della Salute Roberto Speranza che ha spronato i ribelli (tra questi il lombardo Fontana e il piemontese Ciriò) a tenere conto della gravità della situazione e a «non fare bat-

taglia politica sui dati del contagio». «Sulla divisione in fasce di rischio non ci saranno trattative», ha ribadito. «Non vogliamo dare schiaffi a nessuno», ha aggiunto Giuseppe Conte. «Spero che le limitazioni durino poche settimane». Tra oggi e domani si riunisce la cabina di regia per va-

lutare i nuovi numeri del contagio: Campania, Veneto e Liguria rischiano di passare da zona gialla ad arancione o rossa. De Luca ai campani: «Comportatevi come se ci fosse il lockdown». Ieri oltre 37mila nuovi casi e 446 decessi, il tecnico Ricciardi evoca la chiusura di Napoli. Complica-

to dalla divisione del Paese in tre diverse aree il parto del decreto Ristori bis: è difficile infatti predisporre i rimborsi per le categorie produttive sottoposte a restrizioni più o meno dure a seconda del colore della regione. **CAPOCCI, CARUGATI, COLOMBO PAGINE 6,7**



Domani su Alias

INDIA Ricorrono i cento anni della fondazione del partito comunista indiano. Ne parla lo storico Vijad Prashad, direttore di Tricontinental



Culture

SIMONE WEIL Parabole politiche per leggere il presente. Tre scritti intorno alle tragedie di Sofocle

Alessandra Pigliaru pagina 10

Kamala Harris e Joe Biden foto di Carolyn Kaster/AP



Fuga per la vittoria

Showdown Donald Trump, l'«insurgent», è un'anatra zoppa

GUIDO MOUTEDO

A un passo dal risultato in Georgia e Pennsylvania, Biden corre verso l'investitura a 46esimo presidente degli Stati Uniti. La protezione dei servizi sembra confermarlo. Ma la democrazia Usa è minata da Trump: barricato alla Casa Bianca accusa i Dem di brogli e complotti, non concede la vittoria all'avversario e viene censurato dai media nazionali. **pagine 2/5**

Sono le 9 locali di venerdì, tre giorni dopo l'Election Day. Le 15 nostre: sulle mappe colorate delle tv la Pennsylvania si fa più azzurra che rossa. È il momento tanto atteso del superamento dei 270 voti di collegio che incoronano Joe Biden 46mo presidente degli Stati Uniti. Il conteggio non si è concluso, ce ne vuole, ma buone notizie arrivano anche da Georgia, da Arizona e Nevada. È un giubilo liberatorio globale. Brindiamo, adesso o quando Biden nella notte proclamerà la vittoria? Che altro può succedere? Le ore, le giornate dopo il voto saranno ricorate come le più caotiche e drammatiche nella storia delle elezioni americane. — segue a pagina 15 —

all'interno

Trumpexit Il tycoon non vuole «concedere» la vittoria ai Dem

ROBERTO ZANINI PAGINA 3

Le piazze «Ora mobilitiamoci per una svolta progressista»

MARINA CATUCCI PAGINA 4

Il complottismo Quello stile paranoico alla Casa Bianca

GUIDO CALDIRON PAGINA 5

La voragine americana

L'esito del voto dopo una grande sollevazione sociale

BRUNO CARTOSIO

Sconfitto da Biden e avvolto nel proprio delirio: così si chiuderà il soggiorno di Trump alla Casa Bianca. Non sappiamo quali porte si apriranno per lui, dopo. Nei mesi del marasma post-elettorale, per alcuni, potrebbe essere fatto assurgere a icona dell'eroe sfortunato. — segue a pagina 3 —

Lele Corvi



Marco Morosini
SNATURATI
PREFAZIONE DI MICHELE SERRA
La vera storia dei 5 Stelle raccontata da uno dei padri

Mi sono sempre chiesto come mai Morosini abbia goduto di un'attenzione mediatica così distratta. È un po' come se a nessuno fosse venuto in mente di fare a Engels qualche domanda su Marx.
MICHELE SERRA

01107
9 770025 215017
Pirella Göttsche SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.U. CPM/23/2103





€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 308 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45%-ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 7 Novembre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

AESCHA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

La musica in lutto
Addio a D'Orazio
il ritmo dei Pooh
«Stefano amico
per sempre»
Federico Vacalebri a pag. 15



Verso Bologna-Napoli
Gattuso a muso duro
striglia gli azzurri
Osimhen cerca il riscatto
Pino Taormina e Roberto Ventre a pag. 17



Lo sport e il Covid
Il Covid colpisce
anche Mancini
il ct negazionista
È asintomatico
Bruno Majorano a pag. 18



Le elezioni Scontri e arresti, sventato un attentato La vittoria di Biden e la rabbia di Trump nella polveriera Usa

La vittoria di Biden scatena la rabbia di Trump tra l'imbarazzo dei Repubblicani, mentre la polveriera Usa rischia di scoppiare: scontri e arresti, sventato un attentato. L'aviazione chiude lo spazio aereo sulla casa del candidato dem. Lo storico Teodori: «L'America rurale ancora trumpiana, ora ai Repubblicani serve un nuovo leader».

Guaita, Pompetti e Picone da pag. 2 a 7

I rischi del dopo-voto
GLI STATI DELL'ODIO
TRA MILIZIE E VELENI
Mauro Canali

Giovedì notte, mentre ferviva lo spoglio delle schede al Convention Center di Philadelphia, due uomini armati su un pick up venivano arrestati. A pag. 4



Il caso LA BATTAGLIA DEI MEDIA CHE CENSURANO DONALD

Marco Simoni

Era quasi l'una in Italia nella notte tra giovedì e venerdì quando, incapace comunque di staccarmi dai network americani che riportavano notizie dello spoglio, ho osservato come tanti il presidente Trump che prendeva la parola in una conferenza alla Casa Bianca. Continua a pag. 39

La squadra
KAMALA HARRIS E LE ALTRE
LA CASA BIANCA SI FA ROSA

Anna Guaita

Biden ha avuto la fiducia del 55% e passa delle donne americane. E ora il presidente intende ringraziarle assegnando importanti incarichi, oltre alla vicepresidenza a Kamala Harris, a donne. A pag. 7

L'analisi LE OMBRE SUI DATI E I DANNI ALL'ECONOMIA

Luca Ricolfi

Siamo rimasti tutti un po' stupefatti dalle scelte del governo in materia di "zonizzazione" dell'Italia. Campania zona gialla, dopo che da settimane il governatore De Luca dipinge un quadro tragico, peraltro supportato dai dati. Calabria zona rossa, dopo mesi in cui la maggior parte degli indicatori di diffusione del contagio la promuovono come una delle regioni meno critiche. Come è possibile? Per avere una risposta rigorosa, bisognerebbe che le autorità sanitarie, dopo aver reso pubblici i dati regionali sui 21 indicatori del monitoraggio, rendessero espliciti i dettagli matematico-statistici dell'algoritmo che decide se una regione va classificata come rossa, arancio, gialla (o verde, ma attualmente nessuna regione è verde). Continua a pag. 39

Campania, l'allarme dei medici

► Numeri ancora da fascia gialla ma gli ospedali sono allo stremo: «Peggio di marzo, servono più divieti» De Luca: «Era meglio chiudere tutto, rischiamo il lockdown a Natale». E attacca De Magistris che va in tv

Ettore Mautone
Adolfo Pappalardo

La rete ospedaliera anti-Covid in Campania è al collasso: la pressione sugli ospedali non accenna a calare, il personale è allo stremo, gli arrivi di malati gravi e da assistere sono continui, le ambulanze formano lunghe processioni giorno e notte e sui territori, il tracciamento è sempre più difficile, mentre i focolai aumentano. Eppure la Campania è in area gialla. Ma i medici lanciano l'allarme: è peggio di marzo, così non reggiamo. Il governatore De Luca: «Chudere tutto o rischiamo il lockdown a Natale». Poi attacca De Magistris che va in tv. Alle pagg. 10 e 11 Servizi alle pagg. 8 e 9

L'intervista Luca Richeldi «La trasmissione del virus ha ancora molti lati oscuri»

Gigi Di Fiore

Il presidente della società italiana di pneumologia Luca Richeldi avverte: «La complessità di questa pandemia non consente di utilizzare un solo parametro per avere la radiografia della situazione. I famosi 21 indici di riferimento non sono neanche tanti. Il virus ha ancora molti lati oscuri». E dice che bisogna «potenziare le cure a distanza per non intasare le corsie». A pag. 10



Pneumologo al Gemelli
Pandemia complessa
non consente di usare
un solo parametro

Ristori in zona rossa Scuola, mille euro per i figli a casa Tasse rinviate al 2021

Andrea Bassi

Ristori nelle zone rosse salgono. Tornano anche le misure per le famiglie. Due le misure previste che valgono per i ragazzi delle scuole medie e solo nelle zone rosse: il congedo straordinario al 50% di stipendio per i genitori che decidono di stare a casa; e il bonus baby sitter. Questa volta l'assegno sarà di mille euro. Rinviate al 2021 le tasse. A pag. 12

Le idee Perché il Piano per la ripresa non può rallentare

Amedeo Lepore

Il Wall Street Journal ha dedicato un editoriale al "ritorno dell'economia dopo il lockdown". In realtà, il quotidiano oltreoceano ha semplicemente registrato i dati confortanti del terzo trimestre di quest'anno, che mostrano un notevole rimbalzo negli Stati Uniti (+33,1% del Pil), come è avvenuto in Italia (+16,1%) e Unione europea (+12,1%), seppure con un incremento di minori dimensioni. Continua a pag. 39

Inchiesta in una clinica di Napoli «Mamma in attesa del tampone cesareo bloccato, il figlio muore»

Leandro Del Gaudio

Era tutto pronto per far nascere il bimbo, poi la febbre e la necessità di somministrare tampone e test sierologico, prima di dare il via al parto. Ma nell'attesa la situazione si complica e il piccolo muore nel grembo della mamma. Rabbia e dolore per i familiari della partoriente (una donna di Chiaia), che vanno in escandescenze, se la prendono con il personale sanitario e battono su un punto in particolare: sono state per-

se ore decisive in attesa dell'esito del tampone, non hanno voluto procedere al parto. Un sospetto alimentato anche da quanto dichiarato dallo stesso ginecologo di fiducia della famiglia, che si era detto disponibile e pronto a far nascere il piccolo. Di tutt'altro tenore la posizione della clinica vomerese Sanatrix, che in una nota respinge l'idea di aver provocato la morte del feto, per non rischiare contagi dalla partoriente. Sulla vicenda è scattata una inchiesta. In Cronaca



La sentenza della Cassazione Se lei dorme con il compagno il marito non paga l'assegno

Michela Allegrì

Lei ha una nuova relazione stabile, da anni, ma non convive ufficialmente con il nuovo compagno. E l'ex marito, che da anni paga l'assegno mensile di mantenimento, sostiene che, nonostante i diversi indirizzi di residenza e di domicilio, l'ex consorte, di fatto, viva insieme all'uomo con cui si vede ogni giorno e con il quale trascorre più notti nel corso della settimana. Tradotto: il mantenimento deve essere modulato, o addirittura revoca-

to. Con una pronuncia rivoluzionaria, la Corte di Cassazione ha dato ragione all'ex marito: il diritto all'assegno di divorzio può venire meno nel caso in cui la donna abbia una relazione sentimentale con periodi più o meno lunghi di convivenza, tanto da rendere stabile la nuova unione. La pronuncia di ottobre specifica che i periodi di convivenza con il nuovo compagno non devono essere considerati singolarmente, ma complessivamente. A pag. 13





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 308 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 7 Novembre 2020 • S. Ernesto

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Tecnico senza sintomi
Beffa Covid, Mancini
ironizzava ed è positivo
Sulla panchina azzurra
si siederà Evani
Bernardini nello Sport



Il caso dei tamponi
Immobile riabilitato
mentre Dzeko è fuori
Roma e Lazio in campo
con l'incubo dei contagi
Abbate e Carina nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Elezioni Usa 2020 The Donald annuncia la controffensiva legale. Partono i primi riconteggi

Quell'orgoglio ritrovato e la funzione del giornalista

Marco Simoni

Èra quasi l'una in Italia nella notte tra giovedì e venerdì quando, incapace comunque di staccarmi dal network americano che riportavano notizie dello spoglio, ho osservato come tanti il presidente Donald Trump che prendeva la parola in una conferenza alla Casa Bianca. Visibilmente provato, con un tono di voce meno spavaldo del solito, ha iniziato a inanelare una serie di affermazioni false, apodittiche, implausibili su brogli elettorali e una vittoria che gli stavano rubando.



Trump, il canto del cigno censurato in diretta tv

In fondo, era un copione - quello delle bugie di Trump, su cui esiste addirittura una lunghissima pagina wikipedia - a cui ci ha abituati da oltre quattro anni. Anzi, da prima, da quando si fece alfiere della campagna che sosteneva, con sprezzo della verità, che il presidente Obama non fosse nato in America. Con mia grande sorpresa, il canale che stavo seguendo ha interrotto la diretta per sottolineare che il presidente stava dicendo falsità. Altri network hanno immediatamente commentato con sdegno. Praticamente tutti i media americani hanno titolato sulle "bugie" di Donald Trump. A me è sembrato di svegliarmi da un lungo brutto sogno e, anche se temo non sarà né facile né breve il recupero della funzione fondamentale e mediatrice del giornalismo, in questi giorni stiamo assistendo a più di un segnale positivo in questa direzione.

Continua a pag. 24

Il sogno americano nel nome di Biden

Già pronta la festa

► È stata decisiva la rimonta in Pennsylvania
Il leader dem prepara il discorso alla nazione

WASHINGTON Biden è ormai il vincitore virtuale, mentre partono i riconteggi e continuano le proteste dei trumpiani.
Servizi da pag. 2 a pag. 8

L'intervista

Berlusconi: «Joe, alleato strategico»

Mario Ajello

«Biden un alleato strategico». Berlusconi punta sul dem. A pag. 8

Scuola, mille euro per i figli a casa

► In arrivo nuovi aiuti ai genitori che non possono mandare i bimbi in classe nelle "zone rosse"
E il Tar di Bari "riapre" elementari e medie. Il picco di ieri: oltre 37mila positivi e 446 vittime

ROMA Nelle zone rosse salgono i ristoranti e arriva un bonus baby sitter da mille euro. Per bar, gelaterie e pasticcerie i fondi aumenteranno del 50%. Significa che il contributo passerà dal 150% di quello incassato a luglio, al 200%. In arrivo nuovi aiuti (anche permessi) ai genitori che non possono mandare i bimbi in classe. Il Tar della Puglia "riaprono" elementari e medie. Il picco di ieri: 37mila positivi e 446 vittime

Bassi, Conti, Guasco, Iavarone, Lofiaccono e Pirone da pag. 10 a pag. 15

Le fasce a rischio

Le responsabilità della politica e i danni al Paese

Luca Ricolfi

Siamo rimasti tutti un po' stupiti delle scelte del governo in materia di "zonizzazione" dell'Italia. Campania zona gialla, (...)
Continua a pag. 24

Campania, Liguria e Veneto verso la stretta

Tutti i divieti, regione per regione
Il Viminale: faremo controlli soft

ROMA Come nei primi giorni del primo lockdown, la strategia è quella di dare tempo alle persone di abituarsi alle nuove restrizioni. Per questo, nelle regioni zona rossa, si inizierà con con-



trolli più morbidi. Il Viminale ha deciso di non usare il pugno duro. Ecco tutti i divieti regione per regione. Nelle zone rosse autocertificazione anche per andare al lavoro.
Dimito a pag. 12

Caos monitoraggio

Il pasticcio dei dati sul virus nelle città: in ritardo e inesatti

Francesco Malfetano

I dati sul virus nelle città sono in ritardo e inesatti. È un vero e proprio caos monitoraggio: sviste e software incompatibili nelle Regioni.
A pag. 11

Voci su dimissioni vicine. Il Cremlino smentisce

Il giallo di Putin: «Ha il Parkinson»

MOSCA Le rivelazioni di un politologo aprono la scena a un giallo su Vladimir Putin: «Ha il Parkinson, dovrà dimettersi». Ma il Cremlino smentisce: «Una sciocchezza, il presidente sta bene». La fonte moscovita, specializzata in scoop giornalistici, è Valerij Solovëv, già responsabile del Dipartimento delle Pubbliche relazioni presso la prestigiosa università per diplomatici (Mgimo) fino al 2019, quando ha terminato il suo incarico. Il famoso politologo afferma che "la famiglia" - in particolare le due figlie Maria e Caterina - spingerebbero per una rapida uscita di scena.
D'Amato a pag. 16



Conti sotto esame

Rating confermato
Moody's evita
la serie B all'Italia

Roberta Amoroso

Moody's prende altro tempo e non cambia il giudizio sui conti pubblici dell'Italia: confermato il livello "Baa3" con outlook stabile (solo di un gradino superiore al livello junk).
A pag. 18

La Cassazione: così si perde l'assegno

Le notti in coppia costano care all'ex

Michela Allegrì

Lei ha una nuova relazione stabile ma non convive ufficialmente con il compagno attuale. E l'ex marito, che da anni paga l'assegno di mantenimento, sostiene che, nonostante i diversi indirizzi di residenza, la ex consorte di fatto convive con l'uomo con cui si vede ogni giorno e con il quale trascorre più notti nel corso della settimana. La Cassazione toglie l'assegno all'ex moglie: «Non conta il luogo di residenza ma la frequenza di visite e di pernotti a casa con il nuovo compagno».
A pag. 17

La Warner lo "licenzia"

«È stato violento con la moglie»
Niente film per Johnny Depp



ROMA «È stato violento con la moglie». Dopo la condanna, per Johnny Depp arriva il licenziamento della Warner Bros. L'attore non sarà più Grindelwald in *Animals fantastici e dove trovarli*, terzo prequel di Harry Potter. «Rispetto le decisioni - replica Depp - ma sono innocente e mi appellerò».
Ravarino a pag. 22

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



il Resto del Carlino

SABATO 7 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Mobilizzazione di medici e sanitari nel Fermano

**Nasce prematura:
salvata due volte
Bianca, dramma e gioia**

Pieragostini a pagina 14



ristora
INSTANT DRINKS

Chiusi in casa, ma frontiere aperte

Altro che zona rossa: basta un tampone e l'autocertificazione per entrare in Italia da molti paesi, compresa la Francia in lockdown. Ancora contagi in aumento e oltre 400 morti in 24 ore. Braccio di ferro tra governatori e governo su eventuali nuovi limiti

Servizi
da p. 8 a p. 12

Il rimpallo delle scelte con Roma

**Alle regioni piace
il federalismo
senza coraggio**

Bruno Vespa

Alla vigilia delle elezioni politiche del 2001, Massimo D'Alema (che ne attribuisce la responsabilità a Rutelli e Veltroni) patrocinò la modifica del titolo V della Costituzione. La ragione? Sedurre la Lega, che lo stesso D'Alema aveva definito «costola della sinistra», e togliere voti al centrodestra. Berlusconi stravinse ugualmente, ma intanto - con soli tre voti di maggioranza - alle regioni furono attribuiti poteri immensi che stanno portando alla disastrosa situazione di oggi. S'intenda: il Veneto ha fatto un uso eccellente dell'autonomia nella sanità e Zaia la vorrebbe estesa alla scuola e ad altro.

Continua a pagina 2

**GUERRA ALL'ULTIMA SCHEDA, BIDEN PARLA GIÀ DA PRESIDENTE ELETTO
MA TRUMP NON MOLLA: RICORSI A RAFFICA PER ANNULLARE I VOTI**

Joe
Biden,
77 anni

Servizi e commenti da p. 2 a p. 7



ARRIVA JOE

DALLE CITTÀ

Bologna, Selva della Pescarola

**Rogo nella notte,
un incendio
devasta
l'area nomadi**

Orlandi in Cronaca

Bologna, tragedia in A14

**Si schianta
col furgone,
muore un 44enne**

Servizio in Cronaca

Bologna, le infrastrutture

**Tram, il Comune
'spedisce'
i primi espropri**

Rosato in Cronaca



L'aeroporto salvò la città dall'assedio russo

**Berlino, in pensione Tegel
Lo scalo del ponte aereo**

Giardina a pagina 18



Escluso da 'Animali Fantastici 3'

**La Warner licenzia Depp
Così cadono anche le icone**

Bogani a pagina 20



Abbraccia l'eleganza
in Galleria Cavour

GEAR nuova concessionaria OPEL

IL SECOLO XIX

GEAR OPEL

SABATO 7 NOVEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL.EAT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXV - NUMERO 265, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sul SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

Biden irraggiungibile, Trump non ci sta



Sostenitori democratici a Washington manifestano per chiedere che sia riconosciuto lo spoglio dei voti postali (foto Epa Ansa)

SERVIZI / PAGINE 2-5

ROLLI

BIDEN A UN PASSO DALLA CASA BIANCA



L'ANALISI

GIANNIRIOTTA

UNA TRANSIZIONE A OSTACOLI SCUOTE L'AMERICA

La Seconda Guerra Civile, paventata o auspicata da molti esperti, per ora almeno, non pare imminente. Wall Street è mansueta, scommettendo sul moderato Biden e sul mancato successo della sinistra radicale. Milioni di cittadini tornano alle occupazioni abituali.

L'ARTICOLO / PAGINA 15

CORSIE PIENE PIÙ CHE IN PRIMAVERA, MA MOLTI MENO SONO IN TERAPIA INTENSIVA. PREOCCUPANO ANCHE I DATI DI VENETO, TOSCANA E CAMPANIA

Liguria, è record di ricoveri Più vicina la zona arancione

Toti: «Ospedali sotto pressione, i nuovi limiti non sarebbero un dramma». Via ai servizi per gli over 65

Gli ospedali della Liguria sono in affanno e ieri è stata toccata la quota record di ricoveri: 1393 contro i 1332 del 31 marzo scorso. Conforta, almeno, il fatto che, rispetto alla prima ondata, sono molti meno i pazienti costretti alla terapia intensiva. Ma il dato preoccupa, così come sta avvenendo anche in Veneto, Toscana e Campania. Tanto che è sempre più probabile che le quattro regioni passino nella zona arancione. Il governatore ligure Toti valuta l'evenienza con realismo: «I presidi sanitari sono sotto pressione, i nuovi limiti non sarebbero un dramma». Variati nuovi servizi, come i voucher, per gli over 65.

L'INTERVISTA

Carlo Bertini

Orlando: «Va ridotto il peso delle Regioni per gestire la sanità»

«Dopo la pandemia servirà una riforma per evitare lo scaricabarile tra poteri dello Stato». Il vicesegretario del Pd Andrea Orlando, propone un «patto di solidarietà tra governo, sindaci e governatori». Ma auspica, finita l'emergenza, che le Regioni abbiano meno peso nella gestione della sanità.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

L'INSERTO



RISTORO A TAPPE I BENEFICI E LE REGOLE

LUNEDÌ GRATIS CON IL SECOLO XIX

SBARCO NELLE SECONDE CASE

Marco Menduni

Le due tesi sugli arrivi «Segnalateli subito» «No, sono benvenuti»

C'è chi, come a Imperia, invita a segnalare coloro che in queste ore stanno raggiungendo le seconde case, in fuga dalle zone rosse di Piemonte e Lombardia. E chi invece, come nel Tigullio, saluta felice gli arrivi indotti dalla zona gialla perché garantiscono guadagni inaspettati, di questi tempi.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

ECONOMIA

Stato imprenditore? A volte è necessario ma solo se a tempo

CARLO STAGNARO

Lo Stato, attraverso la Cassa di depositi e prestiti, è un attore sempre più centrale nell'economia italiana. Lo ha confermato ieri l'amministratore delegato della Cdp, Fabrizio Palermo: «L'aggregazione tra Webuild e Astaldi - ha detto - rappresenta un importante tassello del Progetto Italia, finalizzato a creare il campione italiano nel settore delle costruzioni. Un modello replicato recentemente con l'annuncio dell'accordo fra SIA e Nexi per la creazione della società leader nei pagamenti digitali in Europa». Nelle scorse settimane la Cassa è stata protagonista dell'acquisizione della Borsa italiana. E si fa quotidianamente tirare per la giacchetta: dall'ex liviana alle Autostrade fino al controllo di Tim e alla rete unica di telecomunicazioni.

SEDE / PAGINA 15

NUOVO BANCO METALLI INVESTI IN ORO Tutela i Tuoi risparmi RECUPERO ORO e ARGENTO da privati e aziende GENOVA: Via Cornigliano n° 36R - Tel. 010.65.01.501 ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00 www.banco-metalli.com

GENOVA, I VOLTII E LE STORIE DELLA SOFFERENZA

La coda per un po' di pane: i nuovi poveri a Sant'Egidio In corsia nel reparto Covid «È una lotta senza tregua»

Il Covid deflagra anche dove c'è la sicurezza di un lavoro. La crisi è talmente grave e sistemica che non risparmia nessuno. Lo si legge negli occhi stanchi e disperati di chi, in cerca anche di un solo pezzo di pane, attende il proprio turno nel centro di distribuzione dei pacchi alimentari di Sant'Egidio, in via delle Fontane, nel cuore di Genova. Ogni mese Sant'Egidio distribuisce 5 mila sacchetti della spesa. Prima dell'epidemia ne venivano consegnati mille.

CALZERONI / PAGINA 22

Di Covid-19 non si muore come a marzo, ma si muore. Anche nei reparti di medio-bassa intensità, come la Clinica Endocrinologica al secondo piano del reparto 12 dell'ospedale San Martino. Trenta posti letto e percorsi suddivisi tra sporchi o puliti, a seconda della presenza o meno del rischio contagio. Il Secolo XIX è entrato nella zona rossa di questo reparto, quella dove la pandemia si respira, si tocca quasi. Insieme ai camici bianchi.

D'ANNA / PAGINA 25

AURUM COMPRO ORO e ARGENTO SEDE STORICA PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTE *fino al massimale di legge Genova Corso Buenos Aires 81 R la fianco cinema Odéon! lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18



€ 2,50* in Italia — Sabato 7 Novembre 2020 — Anno 156°, Numero 307 — ilsole24ore.com

*In vendita attraverso obbligazioni con l'adeguamento di Sole 24 Ore € 2,00 + Imposta di bollo € 0,50. Non è esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore ed Impaginazione, in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 35/2013 art. 1, c. 20/b, conv. in L. 46/2013, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Successioni
Per le divisioni ereditarie Registro calcolato in base al valore di mercato

Angelo Busani
— a pagina 18

Agevolazioni
Per le Pmi la strada dei fondi Initalia per rafforzare il patrimonio

Paolo Rinaldi
— a pagina 17



DIVENTIAMO L'ENERGIA CHE CAMBIA TUTTO.

FTSE MIB 19681,68 -0,25% | XETRA DAX 12480,02 -0,70% | NIKKEI 225 24325,23 +0,91% | CAC40 4960,88 -0,46% | Indici&Numeri → PAGINE 24-27

«Generali strategiche, restino italiane»

ASSET FINANZIARI

Presenza francese crescente Timori per azioni contrarie all'interesse nazionale

«Dal Covid-19 rischi di danni gravi al sistema creditizio e finanziario del Paese»

Articolo chiuso in redazione alle 22.45

«Ci sarebbe un «rischio strategico e di rilievo per l'interesse nazionale» se Assicurazioni Generali fosse ceduta ad Axa, il colosso internazionale francese delle polizze. L'allarme è contenuto nella relazione del Copasir (il Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica) sulla tutela degli asset finanziari nazionali. Assicurazioni Generali «possiede 63 miliardi di euro di titoli», ma con l'acquisizione del Leone di Trieste, Axa «arriverebbe a detenere complessivamente 85,5

miliardi di euro di titoli italiani, pari al 3,5 per cento di tutto il debito pubblico italiano». La minaccia francese, ma anche cinese e russa, sul sistema bancario e assicurativo sta diventando molto seria. Mai condotta prima d'ora, l'indagine sugli asset strategici finanziari nazionali rivela molte criticità. È la situazione emergenziale provocata dal Covid-19 rischia di produrre effetti esiziali sul sistema finanziario e creditizio del Paese».

Marco Ladovico — a pag. 8

IL RISIKO BANCARIO

Sul tavolo BancoBpm c'è anche il dossier Cattolica Assicurazioni

Laura Galvagni — a pag. 12

NUOVA EMISSIONE

B'Tp Futura, tassi minimi garantiti per fedeltà

Lops e Trovati — a pag. 2

Ristori bis, tasse rinviate per le attività chiuse

EMERGENZA COVID

Stop ai pagamenti di novembre. Fondo perduto esteso a nuovi settori

Rinvio degli acconti di novembre «delle imposte sui redditi e dell'Impr» per tutte le partite Iva che dovranno chiedere. Rinvio anche dei versamenti di Iva eriticate. Lo prevede la bozza del D.Ristori bis, all'esame in tarda serata del Consiglio dei ministri. Si allarga poi il perimetro delle attività (con 37 nuove tipologie) coinvolte nell'erogazione del contributo fondo perduto. È proprio in relazione al primo D.Ristori il ministro dell'Economia, Roberto Quagliariello, ha annunciato che sono partiti i primi bonifici per 22 mila attività.

Mobili, Trovati, Perrone — a pag. 3

BUSSOLA&TIMONE

PIÙ RISORSE E MENO IDEOLOGIA

di Giovanni Tria

Non è possibile mantenere coesione sociale, politica e istituzionale di fronte alla pandemia se non si consolidano due obiettivi fondamentali e, possibilmente, i metodi per perseguirli. Il primo obiettivo è la minimizzazione dei costi del Covid-19, sia i costi umani, in termini di salute, sia i costi economici.

— Continua a pagina 15

122

spread tra il BTP decennale e il Bund. Il rendimento è sceso ai minimi: 0,60%

Mercati Moody's conferma il rating dell'Italia

Cellino — a pag. 2

IL PARADOSSO

Bari-Lecce il derby dei Tar sulle scuole chiuse e riaperte

di Eugenio Bruno

Alla rivalità calcistica tra Bari e Lecce c'eravamo abituati. A quella dei Tar un po' meno. Fino a ieri, quando due sezioni dello stesso tribunale, a distanza di poche ore, si sono pronunciate sulla modesta materia: l'ordinanza di chiusura delle scuole dalla primaria in su. Arrivando peraltro a conclusioni

opposte. Con il giudice barese che ha "boccato" le scelte del governatore leccese Emiliano. Mentre la sua collega leccese lo ha promosso. Aggiungendo un altro paradosso alla lunga querelle su didattica a presenza o a distanza prima che la Puglia, in serata, decidesse di riaprire elementari e medie.

— Continua a pagina 6

INFRASTRUTTURE



Costruzione e gestione. Inso porterà in dote a Fincantieri Infrastructure anche la manutenzione di grandi edifici

Fincantieri rileva Inso da Condotte

Celestina Dominelli — a pag. 9

Usa, Biden ha la vittoria in mano Trump insiste: «Elezioni rubate»

IL VOTO PRESIDENZIALE

Elezioni Usa verso l'epilogo dopo 4 giorni di ritardi, con Biden che consolida il vantaggio su Trump nei 50 stati cinesi. Pelosi lo chiama «presidente eletto». In Georgia, dove vince per meno di 2 mila voti, si va al riconteggio. Trump parla di «elezioni rubate». Il discorso censurato da molte emittenti tv.

Barlaam, Miraglia e Valsania — alle pagine 4 e 5



Sul Sole24ore.com la maratona delle elezioni presidenziali negli Usa con aggiornamenti in tempo reale e analisi

L'ANALISI

L'AMERICA E LA CRISI DELLE DEMOCRAZIE OCCIDENTALI

di Adriana Cerretelli — a pagina 21

IL SUMMIT CONTE-MODI

Snam approda in India: intese su idrogeno e mobilità green

Nuova tappa nel percorso di internazionalizzazione della Snam. Il gruppo guidato da Marco Alverà sbarca in India attraverso una serie di accordi di cooperazione nella transizione energetica, in particolare nell'idrogeno e nella mobilità sostenibile, con alcune delle più importanti aziende

nazionali. Gli accordi sono stati annunciati nell'ambito del summit virtuale tra il premier Conte e l'omologo indiano Modi. Già oggi l'India è tra i mercati più grandi al mondo sulla mobilità a gas con 2.700 distributori ma punta a superare i sommi nei prossimi cinque anni.

Dominelli — a pag. 18

PANORAMA

EMERGENZA SANITARIA

Covid, mancano i medici di base: 500 mila test rapidi a rischio spreco

I tamponi rapidi, dei quali si è conclusa ieri la distribuzione di 500 mila kit alle Regioni da parte del commissario Arcuri, rischiano di restare in gran parte nei cassetti, almeno fino a fine novembre. Perché i gomiti medici di famiglia e pediatri, a 30 giorni dalla sigla dell'accordo per fare test rapidi in studio o in strutture esterne (pagati ai dottori rispettivamente 18 o 12 euro l'uno) non sono ancora pronti. A partire sono solo in 380.

RECOVERY FUND

L'ITALIA DEVE VINCERE TRE SFIDE PER TORNARE A CRESCERE

di Fabio Pompei — a pagina 15

TRASPORTI

Autostrade, ipotesi sconto sulla revisione dei pedaggi

Si va verso una settimana cruciale per il destino di Autostrade e soprattutto della controllata Autostrade per l'Italia: è possibile che nei prossimi giorni venga trovata la quadra con i ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia sul piano economico finanziario della concessionaria.

— a pag. 14

TERRORISMO ISLAMICO

Macron vuole rifondare gli accordi di Schengen

Cambiare Schengen, per contrastare il terrorismo islamico e coordinare le politiche di sicurezza Ue. Dopo gli attentati in Francia e Austria, il presidente francese Macron porterà a dicembre al Consiglio d'Europa una proposta per rifondare il trattato di Schengen.

— a pagina 16

LAVORO

Alitalia, rinnovata la Cigs per 6.828 dipendenti

Prorogata fino al 23 settembre 2021 la Cassa integrazione straordinaria per Alitalia. La nuova cassa, che interesserà dipendenti di Alitalia e Cityliner, scatta per 6.828 lavoratori. Restano dunque invariati i numeri chiesti dall'azienda all'avvio della procedura per la nuova Cigs.

food
ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE

Italia leader Ue nella produzione di biometano

Giorgio dell'Orefice — a pag. 21

Motori

DEBUTTI
Ducati propone il Multistrada V4

Federico Cociancich — a pag. 23

SHOP ONLINE



ROBERTO COIN
SAUVAGE PRIVÉ COLLECTION





CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Sabato 7 novembre 2020
Anno LXXVI - Numero 308 - € 1,20
Sant'Ernesto di Zwiefalten

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

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

CAOS TAMPONI NEL LAZIO

La Asl s'è persa mille positivi

Nell'azienda sanitaria della provincia di Roma referti solo dopo 16 giorni

L'allarme dei dirigenti regionali ai sindaci della zona: tanti contagiati per le strade

Record di nuovi casi in Italia Registrati quasi 38 mila infetti Salgono i decessi: sono 446

Il Tempo di Oshø

Risarciti tutti. Conte generoso con i sexy shop



"Poi nun te lamentà se ce dicono che semo 'n governo de pippe"

Frasca a pagina 3

... I referti-lumaca (fino a 16 giorni senza conoscere l'esito del tampone) stanno arrivando soltanto ora nei 70 Comuni dell'Asl Roma 5. Dove si rischia il «riconteggio» dei contagiati: si presume, infatti, un buco di circa mille positivi non ancora considerati e comunicati con ritardi di settimane a sindaci e pazienti. L'Asl lancia l'allarme, i sindaci chiedono di fare subito chiarezza.

Sbraga a pagina 16

Uno scatto di serietà

Servono molti più soldi ora
Prengeteli dal cuneo fiscale

DI FRANCO BECHIS

È arrivato anche il secondo decreto sui cosiddetti ristori che dovrebbe indennizzare forfetariamente le attività che vengono ulteriormente chiuse nelle zone rosse e arancioni di Italia. È necessario, ma ovviamente non basta (...)

segue a pagina 3

L'arroganza del governo

Il «mite» Speranza provoca
l'esasperazione popolare

DI FRANCESCO STORACE

La mitezza di Speranza. Sembra un brano evangelico, invece è solo la sciagurata sfrontatezza di un ministro a caccia di nemici da additare alla pubblica opinione. La voce dal sen fuggita del ministro della Salute è significativa: «La mia mitezza ha un limite». E poi? E poi che cosa dobbiamo aspettarci, signor ministro? Botte ai governatori? (...)

segue a pagina 5

Letti sistemati nella cappella di un ospedale in provincia di Torino

E le Chiese diventano ospedali Covid

La proposta di Gasparri (FI)

Un evento a S. Giovanni
per ricordare Proietti

Gasparri a pagina 21

... Ospedale San Luigi di Orbassano, in provincia di Torino. Non ci sono più posti letto e si allestiscono i sotterranei che erano sala assemblea e la cappella dell'ospedale. Una situazione che descrive il collasso del sistema ospedaliero nel Piemonte che ieri ha affrontato il suo primo giorno da «zona rossa».

Carta a pagina 6

Enac contro le compagnie

Riparte la guerra
sui rimborsi aerei

Conti a pagina 7

Guai a 5 Stelle

Al posto di «Rousseau»
arrivano i consulenti
della famiglia Benetton

Bincher a pagina 8

la **S** TORACIATA

Per fortuna al ministro Speranza non fanno vedere gli ospedali romani

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serenoa Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie

30 CAPSULE MOLLI

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Domenica 1 novembre, su Rai due, alle 14.00 sono tornati Luca, Paolo e Mia Ceran, con «Quelli che aspettano» e subito dopo «Quelli che il calcio». È un programma al quale chi scrive è affezionato, perché è vero che ti dà l'andamento delle partite, ma, principalmente, ti distrae con invenzioni, giochi e la simpatia di chi conduce. Ho tenuto, con i problemi connessi al Covid e al calcio, che la trasmissione venisse annullata. Meno male che non è stato così. Accennavo al calcio e al Covid, ma pensavo anche allo spettacolo.

segue a pagina 27

Sabato 7 Novembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 263 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Il calcolo della detrazione da superbonus spettante deve tener conto anche dei rimborsi e dei contributi

Puggiani a pag. 29

Il ritorno dei divieti: se ti vogliono multare ti multano
Non bastano 324 pag. di G.U., ci sono pure le norme locali
Cesare Maffi a pag. 8

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Indennizzi e stop ai versamenti

Ristori aumentati del 50% nelle zone rosse e rinvio di imposte e contributi per i soggetti Isa e forfettari. E un credito d'imposta del 60% sugli affitti

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Follia operativa per conflitto di interessi. Interessi anche politici e quindi costituzionalmente legittimi, ma, se applicati a una crisi come quella indotta dal Covid, letteralmente disastrosi. Conflitti fra istituzioni della Repubblica; conflitti fra gli esperti; conflitti per la lentezza esasperante della burocrazia; conflitti per incapacità di permettere ai cittadini di usare efficacemente la app Immuni; conflitti fra cultura ed economia; conflitti fra presidi e professori... E se non bastasse la ennesima novena del presidente del Consiglio, il bravo e personissimo professore e avvocato, Giuseppe Conte. Il Covid funziona da rivelatore e certificatore delle gravi inefficienze del Paese. Un male non esclusivo dell'Italia ma che la coglie in condizione infinitamente più debole degli altri Paesi. Dove, obiettivamente, la contaminazione non è soltanto quella del Covid, ma come in Italia anche quella di una profonda deformazione della democrazia.

continua a pag. 2

Ristori aumentati del 50% per le zone rosse e sospensione imposte per soggetti Isa e forfettari. Bonus baby-sitter per i lavoratori della zona rossa: ma non estendibili ai familiari. Un fondo per i successivi indennizzi automatici. Il decreto legge Ristori 2, limato fino all'ultimo minuto per far rientrare costoro come fotografi e lavanderie industriali, incassa il via libera del consiglio dei ministri.

Bartoli a pag. 26

ALLA CAMERA

Via alla mozione per il ponte sullo Stretto ma senza citarlo

Costa a pag. 10

Usa, qualunque presidente sarà eletto restano i nodi

Hansen a pag. 15

DIRITTO & ROVESCIO

Quando si legge, pensiamo, che tutti hanno chiuso 200 società, si prova un senso di tristezza ma ci si rassegna anche, accettando questi drammi, quasi quasi come l'inevitabile conseguenza di una crisi feroce e planetaria che nessuno sa come e quando possa concludersi. La notizia invece che il tribunale di Gorizia abbia ammesso al concordato con riserva il "Cantiere Aldo Adriatico 1977" suscita sgomento. Questo Cantiere infatti è specializzato nella ristrutturazione di interni di imbarcazioni in legno, vetroresina e acciaio. Ha lavorato con i migliori architetti e designer navali del mondo. Dispone di tecnici di eccellenza il cui valore ed il cui know-how millenari, in caso di fallimento (che ci auguriamo non si verifichi mai) verrebbero dispersi e vanificati. Il rovescio della crisi è l'annientamento di competenze che vengono da lontano e sono frutto di un impegno cerebrale che non sarà facile ricostruire a pandemia placata. Siamo un miracolo fragile. Che non si sa nemmeno come sia stato fabbricato, anche se c'è. Qui e fra noi. Per fortuna.



ENTRATE IN UNA NUOVA REALTÀ



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

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



* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento quote in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,60
 Con la prima rata in più di € 0,30 in più

LA NAZIONE

SABATO 7 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La Toscana in affanno

**Il referto? Un miraggio
Sapere se sei positivo
richiede fino a 13 giorni**

Vezzosi a pagina 15



Giani: «Entra chi ha il medico»

**Porte sbarrate
ai villeggianti
dalle zone rosse**

Navari a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Chiusi in casa, ma frontiere aperte

Altro che zona rossa: basta un tampone e l'autocertificazione per entrare in Italia da molti paesi, compresa la Francia in lockdown. Ancora contagi in aumento e oltre 400 morti in 24 ore. Braccio di ferro tra governatori e governo su eventuali nuovi limiti

Servizi
da p. 8 a p. 12

Il rimpallo delle scelte con Roma

**Alle regioni piace
il federalismo
senza coraggio**

Bruno Vespa

Alla vigilia delle elezioni politiche del 2001, Massimo D'Alema (che ne attribuisce la responsabilità a Rutelli e Veltroni) patrocinò la modifica del titolo V della Costituzione. La ragione? Sedurre la Lega, che lo stesso D'Alema aveva definito «costola della sinistra», e togliere voti al centrodestra. Berlusconi stravinse ugualmente, ma intanto - con soli tre voti di maggioranza - alle regioni furono attribuiti poteri immensi che stanno portando alla disastrosa situazione di oggi. S'intenda: il Veneto ha fatto un uso eccellente dell'autonomia nella sanità e Zaia la vorrebbe estesa alla scuola e ad altro.

Continua a pagina 2

**GUERRA ALL'ULTIMA SCHEDA, BIDEN PARLA GIÀ DA PRESIDENTE ELETTO
MA TRUMP NON MOLLA: RICORSI A RAFFICA PER ANNULLARE I VOTI**

Joe Biden,
77 anni

Servizi e commenti da p. 2 a p. 7



ARRIVA JOE

DALLE CITTÀ

Firenze

**Tamponi rapidi
in tutte le scuole
Screening
per 32mila alunni**

Giardi in Qn e in Cronaca

Firenze

**Rebus mercati
Svolta in serata
Arriva il via libera**

Conte in Cronaca

La confessione

All'interno
il racconto
di Marco Vichi



L'aeroporto salvò la città dall'assedio russo

**Berlino, in pensione Tegel
Lo scalo del ponte aereo**

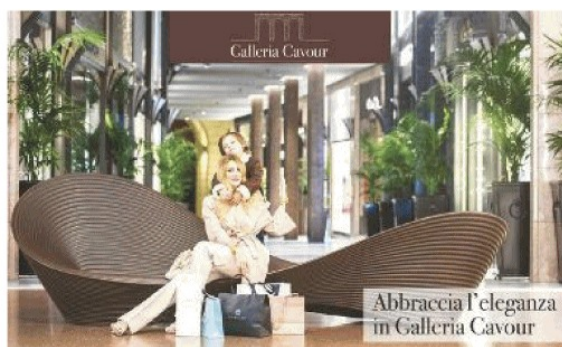
Giardina a pagina 18



Escluso da 'Animali Fantastici 3'

**La Warner licenzia Depp
Così cadono anche le icone**

Bogani a pagina 20



Abbraccia l'eleganza
in Galleria Cavour

SCARPA

SHOP ONLINE



MOJITO ROCK
THE ORIGINAL.

la Repubblica

SCARPA

SCARPA.NET



MOJITO ROCK
THE ORIGINAL.

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 264

Sabato 7 novembre 2020

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50

IL VOTO USA

Biden assedia Trump

È avanti in 4 Stati chiave con un margine che cresce di ora in ora. L'Homeland Security smentisce le accuse di frodi elettorali. Il presidente sempre più isolato: "Non intendo mollare". E ricorre alla Corte Suprema per fermare lo spoglio in Pennsylvania
I democratici: "Il governo sa come rimuovere gli intrusi dalla Casa Bianca"

Il commento

È cominciato il secondo atto

di **Federico Rampini**

Questo anno di tutte le calamità si concluderà in America con due presidenti che si contendono la legittimità, stile Venezuela? La più antica liberaldemocrazia fallirà per la prima volta nella sua storia la transizione pacifica, ordinata e civile del potere esecutivo? La matematica sembra avere ormai dato la vittoria a Joe Biden. Contestare la legittimità delle schede recapitate per posta significa negare la certezza del diritto: quei voti sono legali. Ma gli avvocati d'assalto che hanno accompagnato la carriera dell'immobiliarista Donald Trump possono scatenare la loro creatività per prolungare la guerriglia nei tribunali. La legge gli concede un mese: l'8 dicembre i 50 Stati Usa sono tenuti a ufficializzare il verdetto al collegio elettorale. Un mese è tanto per seminare dubbi, sospetti e sfiducia su un sistema elettorale che ha funzionato perfino durante la guerra civile.

● continua a pagina 35
I servizi ● da pagina 2 a pagina 13



▲ Washington Protesta contro Donald Trump davanti alla Casa Bianca

MICHAEL REYNOLDS/EPA/ANSA

I repubblicani divisi sulla fedeltà al leader

di **Alberto Flores d'Arcais**
● a pagina 6

La disperata resistenza dell'anatra ferita

di **Paolo Garimberti**
● a pagina 9

La forza delle donne che ha piegato Donald

di **Gabriele Romagnoli**
● a pagina 4

"Brogli nelle urne" E Salvini resta solo

di **Carmelo Lopez**
● a pagina 13

COVID

Peggiorano i dati Rischiano 6 Regioni

Il nuovo Decreto Ristori: aiuti raddoppiati rinvio tasse e bonus babysitter da 1000 euro

I contagi da Covid 19 in Italia continuano ad aumentare: ieri i nuovi casi sono stati 37.809, i morti 446. Sei Regioni e una Provincia autonoma rischiano di passare dal livello giallo a quello arancione, con il conseguente inasprimento delle misure restrittive.

di **Bocci, Casadio, Cassano, Crosetti, Petrini, Visetti e Ziniti**
● da pagina 14 a pagina 20

Mappe

La zona grigia dell'Italia

di **Ilvo Diamanti**

I recenti decreti hanno ridisegnato la Mappa del Paese. In particolare, ne hanno ri-definito le aree e i colori. Rosse, Gialle e Arancioni.

● a pagina 34

Il racconto

Dimmi amica mia di che colore sei

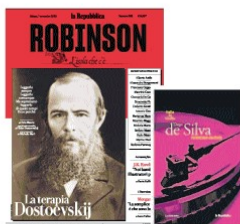
di **Natalia Aspesi**

Tu sei gialla? Io rossa, dici che è molto diverso? - Ho letto e riletto ma non ho capito bene. La televisione l'ho spenta perché ti vien voglia di prenderli a schiaffi.

● a pagina 21

Oggi e domani

Con Robinson la cura Dostoevskij e due gialli gratis



L'AMERICA POST-GLOBALE

Il nuovo saggio di **ANDREW SPANNAUS** sui possibili scenari politici ed economici che caratterizzeranno gli USA dopo le elezioni e la pandemia

Dall'autore di *Perché vince Trump* - il libro che aveva predetto l'esito elettorale del 2016 -

MIMESIS EDIZIONI | www.mimesisedizioni.it



Seede: 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 Nerves 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: publicita@manzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Belgio, Francia, Germania, Grecia, Isole Canarie, Lussemburgo, Malta, Monaco P., Olanda, Slovenia € 3,00 - Croazia KR12 - Regno Unito GBP 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con libro di Abbate "M. Messina Denaro" € 15,40

NZ



LA TRAGEDIA DI TRAPANI
QUELLE MADRI INFELICI CHE GETTANO I NEONATI
 MARIA CORBI

Partorire e lanciare dalla finestra quel pezzo di te. Indignarsi o provare paura davanti alla consapevolezza che ci possono essere persone capaci di gesti tanto atroci è il modo che abbiamo per esorcizzare il male. - P. 21 GIACALONE - P. 21

IL DELITTO DI NAPOLI
MORIRE A 24 ANNI PER UNA LITE DI CLAN
 MAURIZIO DE GIOVANNI

Immaginiamo che qualcuno, a leggere certe notizie, nel provare un accorato e doloroso senso di angoscia possa in qualche modo avvertire una sensazione se non di sollievo, perlomeno di distanza. - P. 23



LA STAMPA



SABATO 7 NOVEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 154 II N.306 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

ITALIA IN GIALLO DOMANI IN REGALO LORIANO MACCHIAVELLI IL CONFINE DEL CRIMINE

ANCORA UNA GIORNATA DI SPOGLIO DELLE SCHEDE. IL PRESIDENTE RICORRE ALLA CORTE SUPREMA. NONOSTANTE LE AZIONI LEGALI I CONTEGGI NON SI FERMANO

Biden vince, Trump non si arrende

Dem in vantaggio nei cinque stati chiave. Il candidato democratico scrive il discorso della vittoria e studia la futura squadra di governo

LE INCOGNITE DELLA TRANSIZIONE

L'AMERICA E LE FERITE DA CURARE

GIANNI RIOTTA

Quattro giorni dalle elezioni del 3 di novembre, gli Usa hanno un nuovo presidente in pectore, il democratico Joseph Robinette Biden jr., un Congresso, e un ex presidente, che resta in carica come di norma fino al 20 gennaio 2021, il repubblicano Donald Trump. La Seconda Guerra Civile, paventata o auspicata da molti esperti, per ora almeno, non pare imminente, Wall Street è mansueta, scommettendo sul moderato Biden e sul mancato successo della sinistra radicale. Milioni di cittadini tornano alle occupazioni usuali, lavoro, famiglia, la terribile pandemia.

Eppure, nei 74 giorni che ci separano dal solenne giuramento del 46° presidente Usa, la Storia non ha finito di agitarsi. Nella notte di giovedì Trump, occhi bassi, cupo, ha pronunciato un convulso discorso accusando le autorità civili, l'opposizione, i media, la magistratura, di complicità in presunti brogli elettorali di cui finora tribunali, Fbi e amministratori locali, repubblicani e democratici, non hanno prove. Deciso a non concedere il tradizionale discorso di omaggio al vincitore, che gli sconfitti dopo il primo turno Ford, Carter, Bush padre, con grazia, lessero nel 1976, 1980 e 1992, Trump lascia la scena con il grand guignol del discorso di debutto, 20 gennaio 2017, quando evocò una sinistra "carneficina americana". Trump medita di ricandidarsi nel 2024, di lanciare un canale tv populista, di far debuttare in politica uno dei figli, la Ivanka o Donald jr.

CONTINUA A PAGINA 29



Joe Biden si avvia a diventare il quarantaseiesimo presidente degli Stati Uniti

PAOLO MASTROLILLI FRANCESCO SEMPRINI

«Scorteremo gli intrusi fuori dalla Casa Bianca». Biden ipotizza la vittoria e annuncia: «Ora bisogna riunificare l'America». Ma Trump non si arrende: «Arriveremo fino alla Corte Suprema, ne abbiamo diritto». Romney: «Così danneggia il Paese». - SERVIZI - PP. 2-12

L'ANALISI

I TRAUMI DI UN PAESE CHE RESTA DIVISO

PER NOI È FINITO IL LUNGO INCUBO

ALAN FRIEDMAN

“Il nostro lungo incubo nazionale è finito”. Queste furono le storiche parole, pronunciate dal presidente degli Stati Uniti Gerald Ford nell'agosto del 1974 quando subentrò a Richard Nixon, che si era appena dimesso a causa dello scandalo Watergate. Oggi, con la vittoria di Joe Biden su Donald Trump, possiamo dire che il nostro lungo incubo nazionale è quasi finito.

CONTINUA A PAGINA 29

IL CASO

HANNO GUIDATO LA RIBELLIONE A DONALD

LE DONNE VOTANO IL CAMBIAMENTO

RULA JEBREAL

Joe Biden è il presidente degli Stati Uniti. È il più votato nella storia del Paese con 74 milioni di preferenze. La coalizione che l'ha portato a questa vittoria storica è stata guidata soprattutto dalle donne e dalle minoranze, che si sono mobilitate riorganizzando la rimonta politica fin dal giorno successivo all'insediamento di Trump.

CONTINUA A PAGINA 29

LE INTERVISTE

L'AMBASCIATORE DI OBAMA A BRUXELLES

Gardner: e adesso più dialogo con l'Ue

FRANCESCA SPORZA - P. 11

L'EX PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Renzi: alla Casa Bianca c'è un amico dell'Italia

NICCOLÒ CARRATELLI - P. 13

LA LEADER DI FRATELLI D'ITALIA

Meloni: il sovranismo resta vivo e vegeto

FRANCESCO GRIGNETTI - P. 13

L'EMERGENZA PANDEMIA

Covid, altre 4 regioni a rischio. Ecco i ristori

La mappa delle regioni colorata di giallo, arancione e rosso è destinata a cambiare in fretta e non in meglio. Forse già lunedì sera - in base ai dati che verranno inviati oggi dalle Regioni - rischiano di fare il loro ingresso in zona arancione Liguria, Veneto, Toscana e Campania. E a scatenare nuove polemiche. Intanto il governo presenta il nuovo decreto ristori. - PP. 14-18



Orlando: sulla Sanità serve un nuovo patto

CARLO BERTINI - P. 15

LE CONSEGUENZE DELLO STUDIO A DISTANZA

LA SCUOLA DIGITALE FRENA LA CRESCITA

CHIARA SARACENO

La situazione della pandemia è sicuramente grave e richiede responsabilità e sacrifici a tutti.

CONTINUA A PAGINA 29

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

Prostamol

Integratore alimentare a base di Serravallo Repens che contribuisce a favorire la funzionalità della prostata e delle vie urinarie.

30 CAPSULE MOLLI

Peso netto 15,15 g

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENAVERINI





Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

**ESCLUSIVO L'ENI VARA BTP FUTURA ECCO QUANTO
LA RIVOLUZIONE ROSA RENDE QUELLO IN ARRIVO**

**MILANO
FINANZA**

www.milanofinanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

€ 4,20

Sabato 7 Novembre 2020 Anno XXXII - Numero 221 MF il quotidiano dei mercati finanziari

Classedificatori

Spedizione in A.P. art. 1 c.l. L. 4604, DCB Milano

USA IL PROGRAMMA ECONOMICO DEL PROSSIMO PRESIDENTE DEGLI STATI UNITI FRA TASSE E PROTESTE

Prima Wall Street e dopo l'America

RISPARMIO Tra banche e assicurazioni, l'Europa ha bloccato cedole per 10 miliardi di euro
Presto però potrebbero essere scongelate: è una buona occasione per investire?

Tesoro dividendi

Le azioni di Piazza Affari più generose con i soci

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Follia operativa per conflitto di interessi. Interessi anche politici e quindi costituzionalmente legittimi, ma, se applicati a una crisi come quella indotta dal Covid, letteralmente disastrosi. Conflitti fra istituzioni della Repubblica; conflitti fra gli esperti; conflitti per la lentezza esasperante della burocrazia; conflitti per incapacità di permettere ai cittadini di usare efficacemente la app Immuni; conflitti fra cultura ed economia; conflitti fra presidi e professori... E se non bastasse la ennesima novena del presidente del

Consiglio, il bravo e personalissimo professore e avvocato, Giuseppe Conte. Il Covid funziona da rivelatore e certificatore delle gravi inefficienze del Paese. Un male non esclusivo dell'Italia ma che la coglie in condizione infinitamente più debole degli altri Paesi. Dove, obiettivamente, la contenimento non è soltanto quella del Covid, ma come in Italia anche quella di una profonda deformazione della



LA FAMIGLIA DEL PET FOOD
Non solo Mediobanca:
tutti gli affari dei Monge

RECORD DI BORSA E DI BILANCIO
Perché la Ferrari corre
molto più veloce dei contagi

LA CLASSIFICA DELLE OFFERTE
I migliori conti di deposito?
Adesso arrivano all'1,4%

T.Rowe Price
INVEST WITH CONFIDENCE



AZIONARIO AMERICANO



Decisioni politiche
negli Stati Uniti che
fanno la storia



Decisioni di
investimento negli
Stati Uniti che
fanno la differenza

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

Più di 80 anni di storia, oltre 700 mld di dollari di asset in azioni statunitensi e 99* specialisti sul campo. Sono queste le nostre credenziali che ci rendono uno dei gestori attivi nell'azionario americano tra i più grandi al mondo.

Visita il nostro Blog interamente dedicato alle elezioni USA sul nostro sito azionario-usa.it

Informazioni Importanti
Solo per clienti professionali. Non indicato per la distribuzione retail. *Dati al 30 giugno 2020. L'AUM azionario US include le attività gestite da T. Rowe Price Associates, Inc. e dalle sue consociate per consulenza d'investimento. Il valore di un investimento e l'eventuale reddito da esso derivante possono aumentare o diminuire. Gli investitori possono ottenere un importo inferiore rispetto a quello investito. Prima dell'adesione leggere il prospetto ed il KIID. Questo materiale non costituisce né si prefigge di fornire una consulenza di alcun genere, si consiglia ai potenziali investitori di richiedere una consulenza legale, finanziaria e fiscale indipendente prima di assumere qualsiasi decisione di investimento. Distribuito in Italia da T. Rowe Price (Luxembourg) Management S.à.r.l. 35 Boulevard du Prince Henri L-1724 Lussemburgo, autorizzata e regolamentata dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier lussemburghese. © 2020 T. Rowe Price. Tutti i diritti riservati. T. ROWE PRICE, INVEST WITH CONFIDENCE e l'immagine della pecora delle montagne rocciose sono, separatamente e/o collettivamente, marchio e marchi registrati di T. Rowe Price Group Inc. UNFR: 1382121

collegamenti con norimberga

Il porto di Trieste rafforza l'asse con la Germania: nuovi treni merci al via

MARCO MORINO - Si rinsalda la speciale relazione che lega il porto di Trieste alla Germania. Una relazione che ha visto di recente l'operatore terminalistico tedesco Hhla (con sede ad Amburgo) diventare l'azionista di riferimento della piattaforma logistica di Trieste, per promuovere il futuro dell'infrastruttura triestina. E si rafforza ulteriormente la storica vocazione dello scalo giuliano verso il **sistema** di trasporto ferroviario. È scattato infatti nelle scorse ore il nuovo collegamento via ferrovia che unirà il porto di Trieste con l'hub di Norimberga, in Germania. Inizialmente la frequenza del nuovo treno merci sarà settimanale per poi arrivare, entro il 2021, a due servizi a settimana. Il progetto intermodale (nave + treno) decolla dopo un lungo percorso di preparazione e in controtendenza rispetto al momento in cui l'Europa sta attuando politiche di chiusura dei confini per mitigare i rischi legati al diffondersi del Covid-19. «Ulteriore prova questa - rimarca il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D'Agostino - che l'intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee». Il collegamento sarà effettuato dalla joint Mercitalia Rail-Tx e in collaborazione con Alpe Adria. Il nuovo treno merci collegherà il molo V di Trieste con il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen e, oltre a trasferire in modalità sostenibile i container del mercato turco e greco verso il Centro Europa, potrà dare una risposta alle esigenze di export del **sistema** industriale della Baviera, oltre a quello del Friuli Venezia Giulia. Sono stati inoltre attivati contatti con importanti realtà del territorio regionale per verificare la possibilità di utilizzare l'interporto di Cervignano (Udine), che sorge a 48 chilometri di distanza dal porto di Trieste, quale aggregatore di ulteriori volumi di traffico da trasferire in direzione Germania. «Questo nuovo treno - conclude D'Agostino - è la conferma che la vocazione internazionale è prerogativa unica del **sistema** logistico del porto di Trieste ed è soprattutto espressione della sua identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l'Europa centrale». Nonostante la crisi sanitaria, i collegamenti intermodali verso l'Europa sono rimasti sempre attivi. Con 6 Paesi europei serviti regolarmente grazie alla presenza di svariate imprese ferroviarie anche straniere che operano nel porto e ulteriori collegamenti attivati e potenziati di recente (nei mesi scorsi è stato avviato un nuovo pacchetto di servizi intermodali verso l'Austria), Trieste ha mantenuto salda la sua vocazione ferroviaria. Il porto giuliano è una realtà logistica tra le più significative nel panorama italiano. Nel porto sono impiegati circa 2mila addetti, che lavorano alla gestione delle diverse attività. Il porto ha registrato negli anni scorsi uno degli incrementi più alti in Italia per il traffico di merci. In particolare, per la modalità ferroviaria, si è passati dai circa 6mila treni annui nel 2015 ai circa 10mila del 2019. Le prospettive di sviluppo appaiono ancora molto importanti, con una ipotesi di crescita in termini di treni annui pari al 50% al 2030. Una realtà in così rapida espansione, capace di veicolare i flussi da e per l'Est verso il Centro-Nord Europa, deve essere sostenuta da una infrastruttura e una organizzazione del lavoro adeguate e che sappiano proiettarsi anch'esse verso uno sviluppo di crescita così imponente. Inoltre, la realtà **portuale** non può essere vista come avulsa dal contesto circostante, ma deve fare **sistema** con le infrastrutture a esso connesse per poter sviluppare appieno il suo potenziale. Da queste considerazioni, condivise tra Rete ferroviaria italiana (Gruppo Fs Italiane) e **Autorità**



Il Sole 24 Ore

Trieste

di **Sistema Portuale**, nasce il concetto di Trihub, un progetto di sviluppo infrastrutturale, che coinvolge e connette al porto di Trieste anche gli scali ferroviari limitrofi di Cervignano e Villa Opicina. Tali impianti hanno e avranno sempre più una funzione di interrelazione con le necessità del porto (ad esempio l' accumulo di merce per una situazione di congestione della infrastruttura **portuale**) e aiuteranno la crescita del **sistema** ferroviario anche a favore di uno sviluppo sostenibile. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Trieste

Trieste, rotta su Norimberga

Turchia, Grecia, Italia e Germania collegate anche via mare con la joint Mercitalia Rail-TX insieme ad Alpe Adria. Non smette di potenziarsi il porto che movimentava più merci di tutti con le ferrovie

Trieste. Si arricchisce il network intermodale del porto di Trieste. Al via oggi la prima circolazione del nuovo servizio ferroviario che collegherà lo scalo giuliano con l'hub di Norimberga, in Germania, Nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021 a due servizi a settimana. La gestione del servizio è di DFDS, gruppo danese leader del trasporto ro-ro e shareholder del terminal Samer Seaports, tramite un collegamento marittimo in joint con Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico del porto. Nello specifico, viene collegato il molo V con il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen, trasferendo traffico proveniente da Turchia e Grecia. L'Adsp informa che sono stati inoltre attivati contatti con «importanti player del territorio regionale» segue in ultima pagina



Rotta su Norimberga

per verificare anche la possibilità di utilizzare l'hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi. Un percorso di implementazione del trasporto merci via ferrovia del porto di Trieste (primo in Europa per quota ferroviaria) che rappresenta, afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, una «ulteriore prova che l'intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee». Un treno che conferma «la vocazione internazionale del porto di Trieste» e la sua «identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l'Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera».

The image shows a page from the 'Bollettino Avvisatore Marittimo' newspaper. The page is divided into several columns of text. At the top, there is a header with the page number 'PAG. 14', the title 'BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO', and the date 'N. 68 - 7-11-2020'. The main article is titled 'DALLA PRIMA PAGINA' and discusses the 'Rotta su Norimberga' (Route to Nuremberg). Other smaller articles include 'Crociera sicura' (Safe cruise), 'Angusti a container' (Container anxiety), and 'Naufragio in India' (Shipwreck in India). At the bottom of the page, there is a large advertisement for 'GRIMALDI GROUP' featuring a map of shipping routes and a table of weekly services for various destinations like 'SARONNA', 'LIVORNO', 'LONDRA', etc.

Porti: Trieste; al via servizio ferroviario con Norimberga

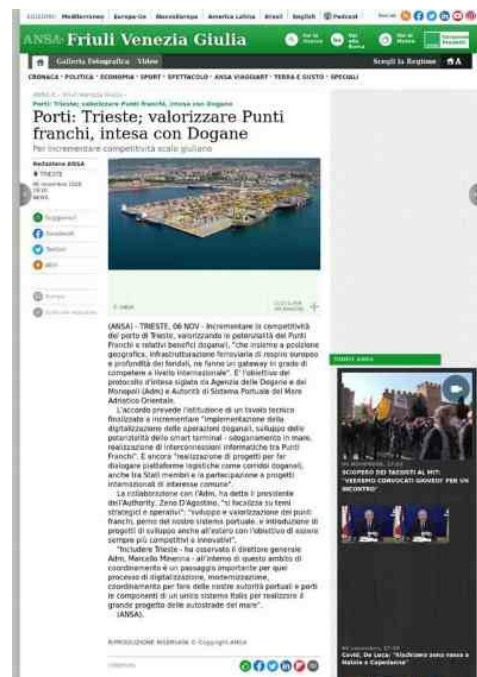
D' Agostino, ulteriore prova di opportunità intermodalità scalo

(ANSA) - TRIESTE, 06 NOV - Al via la circolazione del nuovo servizio ferroviario che collegherà il porto di Trieste con l' hub di Norimberga, a nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021, a due servizi a settimana. Lo rende noto lo scalo giuliano Il progetto intermodale è "un' ulteriore prova - ha osservato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino - che l' intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee". Il progetto - spiega l' Authority - nasce sull' onda della solida presenza di Dfds nello scalo giuliano, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro e shareholder del terminal Samer Seaports, che movimenterà tra Trieste e la Baviera le unità in arrivo e partenza dalle sue navi attraverso il collegamento che sarà operato dalla joint Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria. Il servizio collegherà il molo V con il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo "Bayernhafen" e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del **sistema** industriale della Baviera e del Friuli Venezia Giulia. Sono stati inoltre attivati contatti con player del territorio regionale per verificare la possibilità di utilizzo dell' hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi. "Questo nuovo treno - ha concluso D' Agostino - è la conferma che la vocazione internazionale è prerogativa unica del **sistema** logistico del porto di Trieste ed è soprattutto espressione della sua identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l' Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera". (ANSA).



Porti: Trieste; valorizzare Punti franchi, intesa con Dogane

(ANSA) - TRIESTE, 06 NOV - Incrementare la competitività del porto di Trieste, valorizzando le potenzialità dei Punti Franchi e relativi benefici doganali, "che insieme a posizione geografica, infrastrutturazione ferroviaria di respiro europeo e profondità dei fondali, ne fanno un gateway in grado di competere a livello internazionale". E' l'obiettivo del protocollo d'intesa siglato da Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (Adm) e **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. L'accordo prevede l'istituzione di un tavolo tecnico finalizzato a incrementare "implementazione della digitalizzazione delle operazioni doganali, sviluppo delle potenzialità dello smart terminal - sdoganamento in **mare**, realizzazione di interconnessioni informatiche tra Punti Franchi". E ancora "realizzazione di progetti per far dialogare piattaforme logistiche come corridoi doganali, anche tra Stati membri e la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune". La collaborazione con l'Adm, ha detto il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino, "si focalizza su temi strategici e operativi": "sviluppo e valorizzazione dei punti franchi, perno del nostro **sistema portuale**, e introduzione di progetti di sviluppo anche all'estero con l'obiettivo di essere sempre più competitivi e innovativi". "Includere Trieste - ha osservato il direttore generale Adm, Marcello Minenna - 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 porti le componenti di un unico **sistema Italia** per realizzare il grande progetto delle autostrade del **mare**". (ANSA).



Porto di Trieste: accordo con l' Agenzia delle Dogane per valorizzare potenzialità punti franchi

(FERPRESS) Trieste, 6 NOV Firmato un protocollo d'intesa tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, per incrementare la competitività del porto di Trieste. 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, presidente dell'Authority giuliana 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 in particolare 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'**Autorità di Sistema Portuale** 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**.



Informare

Trieste

Protocollo d' intesa tra l' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Orientale e l' Agenzia delle Dogane

È volto ad incrementare la competitività del porto di Trieste L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli hanno firmato un protocollo d' intesa per incrementare la competitività del porto di Trieste enfatizzando 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. L' intesa prevede un tavolo tecnico permanente finalizzato ad 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. L' accordo prende in considerazione 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. Il presidente dell' AdSP, Zeno D' Agostino, ha spiegato che quella con l' Agenzia delle Dogane è una collaborazione a 360 gradi «che - ha precisato - 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». Ricordando che l' Agenzia delle Dogane ha ricevuto dal governo e in particolare dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l' incarico di svolgere un' attività di supporto di natura tecnico specialistica al MIT nelle funzioni di indirizzo e coordinamento delle **Autorità di Sistema Portuale**, il direttore generale dell' Agenzia, Marcello Minenna, ha evidenziato che «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**».



Porto di Trieste valorizza i Punti Franchi

Grazie ad un protocollo siglato da AdSp e Agenzia Dogane

Redazione

TRIESTE Per valorizzare la potenzialità dei Punti Franchi ed incrementare la competitività del porto di Trieste, oggi 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, presidente dell'Authority giuliana 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 in particolare 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'Autorità di Sistema Portuale 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.



Trieste, intesa con l' Agenzia delle Dogane per valorizzare le potenzialità dei "punti franchi"

Redazione

Trieste - Firmato un protocollo d' intesa tra l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** , per incrementare la competitività del porto di Trieste. L' accordo punta alla 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 ad 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 . Nell' accordo rientrano anche la programmazione e realizzazione di progetti di piattaforme logistiche come i corridoi doganali , anche tra Stati membri; e partecipazione a progetti internazionali di interesse comune per sostenere azioni collegate all' evoluzione delle aree portuali, retroportuali, degli interporti e delle aree industriali. '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 - ha dichiarato Zeno D' Agostino , presidente dell' Authority giuliana -. 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 in particolare 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' **Autorità di Sistema Portuale** 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**'.



Trieste, intesa con l' Agenzia delle Dogane per valorizzare le potenzialità dei "punti franchi"

24 NOVEMBRE 2020 - Redazione



Trieste - Firmato un protocollo d' intesa tra l' **Agenzia delle Dogane e dei Monopoli** e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, per incrementare la competitività del porto di Trieste.

L' accordo punta alla 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 ad 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.

Nell' accordo rientrano anche la programmazione e la realizzazione di progetti di piattaforme logistiche come i corridoi doganali, anche tra Stati membri; e partecipazione a progetti internazionali di interesse comune per sostenere azioni collegate all' evoluzione delle aree portuali, retroportuali, degli interporti e delle aree industriali.

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

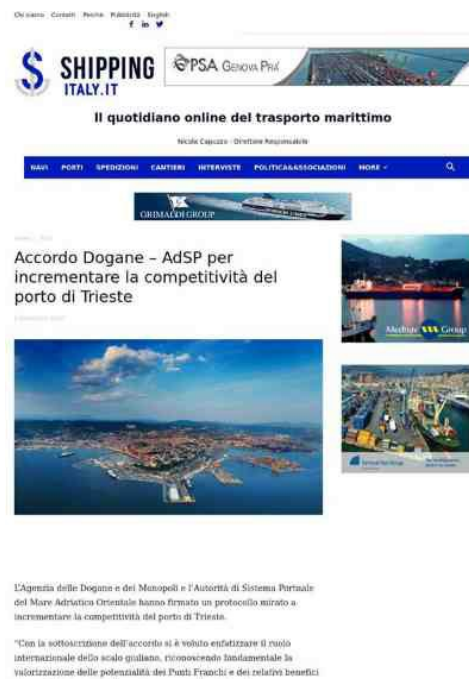
Shipping Italy

Trieste

Accordo Dogane - AdSP per incrementare la competitività del porto di Trieste

L' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** hanno firmato un protocollo mirato a incrementare la competitività del porto di Trieste. 'Con la sottoscrizione dell' accordo 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' è scritto in una nota congiunta. 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. Oltre a ciò 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, presidente della port authority giuliana, 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 il direttore generale Marcello Minenna l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha ricevuto dal Governo, e in particolare 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' **Autorità di Sistema Portuale** 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**'.



Il Nautilus

Trieste

Venezia/Chioggia e Trieste/Monfalcone: un unico grande sistema portuale in alto Adriatico?

Bernardo e Sommariva : 'Suggestione affascinante ' Un processo che deve maturare nella realtà' Dalla Lanterna di **Trieste** alla Torre piloti all' ingresso del grande canale di navigazione cosiddetto dei Petroli tra l' International Propeller Club Port of Venice e Mario Sommariva esperto nell' economia dei trasporti e attuale segretario generale dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Orientale si è tracciata una nuova virtuale rotta sulla quale impostare riflessioni di nuovi, possibili scenari per la portualità alto adriatica. In realtà si tratta di un dialogo tra il presidente del Club veneto, il giornalista Massimo Bernardo e l' autorevole tecnico del **porto** giuliano in questa occasione sdoganato dai suoi incarichi istituzionali. ' Il sistema portuale veneto con i porti di Venezia e Chioggia e quello tra i porti di **Trieste** e Monfalcone ad oggi non si presentano come un unico grande sistema portuale della portualità sud europea che sia in grado di contrastare la crescente concorrenzialità dei porti del northern range: Sommariva perché, nei fatti, i due sistemi che fanno capo a Venezia e a **Trieste** non riescono a far squadra per polarizzare l' interesse di traffici e vettori? Intanto pesa una storia secolare di distanze fra le due realtà.

Trieste chiese protezione all' Austria per evitare il dominio veneziano. A Muggia, primo avamposto del territorio istro-veneto, i cannoni erano costantemente puntati su **Trieste**. Oggi per fortuna è possibile ragionare in termini diversi. Non esiste una Repubblica marinara dominatrice dei mari e non esiste una piccola realtà impaurita e mossa soltanto dalla volontà di non farsi fagocitare. Oggi **Trieste** e Venezia, compresi i sistemi portuali più ampi che coinvolgono Chioggia e Monfalcone, sono porti moderni che fanno riferimento a mercati diversi e che possono essere riferimento, attraverso, le opportune sinergie, della crescita di nuovi traffici. Questa scelta strategica presuppone un Nord Adriatico protagonista di una nuova geografia dei traffici marittimi che valorizzi il collegamento ' sud-nord' attraverso il nostro mare ed alcune aree dell' Europa centrale e di sud-est. Ovviamente questa riflessione deve essere collocata nell' attuale contingenza che vede il mondo sconvolto dalla pandemia con le sue gravissime conseguenze sociali ed economiche. Per certi aspetti l' esperienza del N:A.P.A. , almeno sulla carta, avrebbe potuto rappresentare un giusto percorso non solo per pubblicizzare i vari servizi dei porti associati ma, soprattutto, per dare un forte segnale per rilanciare quello che fino a ieri è da tutti stato considerato, rispetto al Tirreno , un mare di confine . Purtroppo, a quanto pare, il N.A.P.A. resta a tutt' oggi un bel progetto sul tappeto ancor privo di intercomunicabilità tra enti portuali , di proposte e di iniziative comuni Il rilancio del NAPA, strumento importante di costruzione di una politica portuale nord-adriatica, si dovrebbe fondare sul rilancio di una progettualità comune. Sarebbe utile una riflessione collettiva, lontana, per qualche ora, dalla competizione e dal gioco degli interessi, per tentare di trovare un orizzonte strategico comune, una visione di prospettiva e di lungo periodo. Una tappa del percorso volto a ridisegnare la geografia dei traffici come dicevo poc' anzi. Torniamo ai 'sistemi' di casa nostra . Al momento le Adsp di Venezia e **Trieste** debbono operare nei propri ambiti territoriali che troppo spesso rappresentano veri e propri muri invalicabili che , in termini economici , non coincidono col rapporto che ogni **porto** dovrebbe invece avere col proprio hinterland di riferimento. Cito come esempio Venezia e Mantova con il **porto** di Valdaro collegate per acque interne o l' area rodigina con **Porto** Viro o il **porto** di **Trieste** con **Porto** Nogaro ecc.ecc. A questo punto sarebbe auspicabile una revisione di queste aree di competenza delle Adsp? Devo dire che questa osservazione non coincide esattamente



con quanto avvenuto a Trieste in questi anni. In realtà la grande sintonia



Il Nautilus

Trieste

istituzionale, con la regione e con i Comuni di riferimento ha consentito ad Adsp di svolgere un vero e proprio ruolo di 'regia' del sistema logistico regionale 'cucendo' insieme, attraverso la ferrovia, porti, interporti e le aree industriali. Si è trattato di un esperimento virtuoso fondato sulla collaborazione istituzionale. La collaborazione è basata innanzitutto sulla costruzione di obiettivi comuni e sul riconoscimento delle prerogative di ciascuno. Quanto a **Porto** Nogaro direi che non esiste un muro quanto un processo graduale che, se la Regione lo riterrà, potrà portare ad integrare anche questa infrastruttura nel sistema. Ciò deve avvenire in modo 'naturale' quale convergenza degli attori economici ed istituzionali. Non deve essere cioè una superfetazione dirigistica. Sommariva, e se volessimo veramente il top per la portualità alto adriatica italiana perchè come a suo tempo suggeriva il prof. Massimo Cacciari non si potrebbe arrivare a costituire un' unica Adsp che avesse competenza sui due sistemi portuali di Venezia e **Trieste** agevolando così anche con riguardo alla portualità nazionale una più adeguata politica di area vasta piuttosto che quella 'puntiforme' oggi perseguita dai nostri porti? E se ciò accadesse cosa potrebbe succedere alla struttura imprenditoriale che con i porti opera? Compagnie di navigazione, Terminalisti, agenti marittimi e imprese di spedizione, servizi tecnico nautici. Quali per l' Adriatico tutto in termini economici e operativi gli aspetti di questa ipotetica rivoluzione per Euradria, cioè l' Adriatico coi suoi porti più a nord del Mediterraneo nordorientale, finalmente per quanto abbiamo ipotizzato mare d' Europa! Rispondi tu per concludere. È una suggestione affascinante. Credo tuttavia nella gradualità e, come ho detto, in processi che debbono maturare nella realtà concreta. Nel mercato e nella volontà dei diversi attori economici, istituzionali e sociali. Sarebbe intanto importante iniziare a confrontarsi sempre di più sui temi delle sinergie e delle possibili integrazioni. Segnalo ad esempio un' iniziativa molto importante sulla quale stiamo lavorando, su proposta dell' Autorità portuale di Venezia, in materia di formazione professionale dei lavoratori del sistema portuale. La creazione di un polo formativo di eccellenza nord adriatico, di valenza e respiro nazionale ed europeo, sarebbe un primo passo concreto verso la definizione di ulteriori progetti comuni. Come spesso ripete Zeno D' Agostino, le persone sono la prima 'infrastruttura del **porto**'. Si parte dunque da una questione estremamente importante. Esiste poi un tema di carattere generale rispetto al quale è il dibattito politico ed istituzionale ad essere estremamente insufficiente ed arretrato. Mi riferisco al rapporto fra l' interesse generale dei territori e quello privato rappresentato da Compagnie di navigazione che agiscono in un mercato di tipo oligopolistico, dando vita a fenomeni di integrazione 'verticale' che entrano sempre più in conflitto anche con i diversi attori del mercato logistico. Vedi la recente vicenda che ha contrapposto DB Schenker e Maersk dopo la scelta di quest' ultima di 'saltare' l' intermediazione rappresentata dallo spedizioniere. Il tema è molto complesso e non ho ovviamente risposte. Resta il fatto che abbiamo una legislazione che tendenzialmente impedisce di avere due terminal dello stesso tipo in uno stesso **porto** ma consente, con relativa semplicità, ad uno stesso soggetto, di controllare molti terminal nei diversi porti della penisola. Esiste una evidente sproporzione fra lo scarso potere del territorio e l' affermazione delle volontà dei grandi 'liners', specie nel segmento del container. Si pensi, a tale proposito, alla facilità con la quale, talvolta, vengono mutati programmi, dirottati investimenti o pianificate nuove infrastrutture. Questi temi meriterebbero approfondimenti e proprio su questi, i porti, dovrebbero parlarsi di più fra loro.

I porti di Venezia e Trieste dovrebbero confrontarsi sui grandi temi dell' evoluzione dei mercati marittimi

Interrogato dal Propeller Club veneziano, Sommariva evidenzia la necessità di progetti comuni e di dialogo tra i due scali Il The International Propeller Club Port of Venice si interroga su una possibile maggiore integrazione tra i porti di Venezia e Trieste che porti ad istituire un unico grande **sistema** portuale nell' alto Adriatico. Uno scenario probabile o fantascientifico? Lo ha chiesto il presidente del Propeller Club, Massimo Bernardo, alla controparte nella persona di Mario Sommariva, segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Orientale**, l' ente che gestisce i porti di Trieste e Monfalcone, domandandogli perché i porti Venezia e a Trieste non riescono a far squadra per polarizzare l' interesse di traffici e vettori. «Intanto - ha risposto Sommariva - pesa una storia secolare di distanze fra le due realtà. Trieste chiese protezione all' Austria per evitare il dominio veneziano. A Muggia, primo avamposto del territorio istro-veneto, i cannoni erano costantemente puntati su Trieste. Oggi per fortuna - ha precisato - è possibile ragionare in termini diversi. Non esiste una Repubblica Marinara dominatrice dei mari e non esiste una piccola realtà impaurita e mossa soltanto dalla volontà di non farsi fagocitare. Oggi Trieste e Venezia, compresi i sistemi portuali più ampi che coinvolgono Chioggia e Monfalcone, sono porti moderni che fanno riferimento a mercati diversi e che possono essere riferimento, attraverso, le opportune sinergie, della crescita di nuovi traffici. Questa scelta strategica - ha rilevato il segretario generale dell' AdSP dell' Adriatico Orientale - presuppone un Nord Adriatico protagonista di una nuova geografia dei traffici marittimi che valorizzi il collegamento sud-nord attraverso il nostro mare ed alcune aree dell' Europa centrale e di sud-est». Bernardo ha ricordato all' interlocutore l' esperienza della North Adriatic Ports Association (NAPA), l' associazione dei porti di Koper, Ravenna, Rijeka, Trieste e Venezia nata per promuovere la portualità dell' Adriatico settentrionale. «Il rilancio del NAPA, strumento importante di costruzione di una politica portuale nord-adriatica - ha rilevato Sommariva - si dovrebbe fondare sul rilancio di una progettualità comune. Sarebbe utile una riflessione collettiva, lontana, per qualche ora, dalla competizione e dal gioco degli interessi, per tentare di trovare un orizzonte strategico comune, una visione di prospettiva e di lungo periodo. Una tappa del percorso volto a ridisegnare la geografia dei traffici come dicevo poc' anzi». Oltre all' esperienza di questa associazione transnazionale, Bernardo ha ricordato a Sommariva anche l' ipotesi formulata dal professor Massimo Cacciari, già sindaco di Venezia, di costituire un' unica **Autorità di Sistema Portuale** che abbia competenza sui due sistemi portuali di Venezia e Trieste. «È - ha replicato Sommariva - una suggestione affascinante. Credo tuttavia - ha aggiunto - nella gradualità e, come ho detto, in processi che debbono maturare nella realtà concreta. Nel mercato e nella volontà dei diversi attori economici, istituzionali e sociali. Sarebbe intanto importante iniziare a confrontarsi sempre di più sui temi delle sinergie e delle possibili integrazioni. Segnaliamo ad esempio un' iniziativa molto importante sulla quale stiamo lavorando, su proposta dell' **Autorità Portuale di Venezia**, in materia di formazione professionale dei lavoratori del **sistema** portuale. La creazione di un polo formativo di eccellenza Nord Adriatico, di valenza e respiro nazionale ed europeo - ha sottolineato Sommariva - sarebbe un primo passo concreto verso la definizione di ulteriori progetti comuni. Come spesso ripete Zeno D' Agostino (presidente dell' AdSP dell' Adriatico Orientale, ndr), le persone sono la prima "infrastruttura del porto". Si parte dunque da una questione estremamente importante. Esiste poi - ha osservato



8 novembre 2020

I porti di Venezia e Trieste dovrebbero confrontarsi sui grandi temi dell'evoluzione dei mercati marittimi

Interrogato dal Propeller Club veneziano, Sommariva evidenzia la necessità di progetti comuni e di dialogo tra i due scali

Il The International Propeller Club Port of Venice si interroga su una possibile maggiore integrazione tra i porti di Venezia e Trieste che porti ad istituire un unico grande sistema portuale nell' alto Adriatico. Uno scenario probabile o fantascientifico? Lo ha chiesto il presidente del Propeller Club, Massimo Bernardo, alla controparte nella persona di Mario Sommariva, segretario generale dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Orientale. Finte che queste i porti di Trieste e Monfalcone, domandandogli perché i porti Venezia e a Trieste non riescono a far squadra per polarizzare l' interesse di traffici e vettori.

«Intanto - ha risposto Sommariva - pesa una storia secolare di distanze fra le due realtà. Trieste chiese protezione all' Austria per evitare il dominio veneziano. A Muggia, primo avamposto del territorio istro-veneto, i cannoni erano costantemente puntati su Trieste. Oggi per fortuna - ha precisato - è possibile ragionare in termini diversi. Non esiste una Repubblica Marinara dominatrice dei mari e non esiste una piccola realtà impaurita e mossa soltanto dalla volontà di non farsi fagocitare. Oggi Trieste e Venezia, compresi i sistemi portuali più ampi che coinvolgono Chioggia e Monfalcone, sono porti moderni che fanno riferimento a mercati diversi e che possono essere riferimento, attraverso, le opportune sinergie, della crescita di nuovi traffici. Questa scelta strategica - ha rilevato il segretario generale dell' AdSP dell' Adriatico Orientale - presuppone un Nord Adriatico protagonista di una nuova geografia dei traffici marittimi che valorizzi il collegamento sud-nord attraverso il nostro mare ed alcune aree dell' Europa centrale e di sud-est».

Bernardo ha ricordato all'interlocutore l'esperienza della North Adriatic Ports Association (NAPA), l'associazione dei porti di Koper, Ravenna, Rijeka, Trieste e Venezia nata per promuovere la portualità dell'Adriatico settentrionale. «Il rilancio del NAPA, strumento importante di costruzione di una politica portuale nord-adriatica - ha rilevato Sommariva - si dovrebbe fondare sul rilancio di una progettualità comune. Sarebbe utile una riflessione collettiva, lontana, per qualche ora, dalla competizione e dal gioco degli interessi, per tentare di trovare un orizzonte strategico comune, una visione di prospettiva e di lungo periodo. Una tappa del percorso volto a ridisegnare la geografia dei traffici come dicevo poc' anzi».

Oltre all'esperienza di questa associazione transnazionale, Bernardo ha ricordato a Sommariva anche l'ipotesi formulata dal professor Massimo Cacciari, già sindaco di Venezia, di costituire un' unica Autorità di Sistema Portuale che abbia competenza sui due sistemi portuali di Venezia e Trieste. «È - ha replicato Sommariva - una suggestione affascinante. Credo tuttavia - ha aggiunto - nella gradualità e, come ho detto, in processi che debbono maturare nella realtà concreta. Nel mercato e nella volontà dei diversi attori economici, istituzionali e sociali. Sarebbe intanto importante iniziare a confrontarsi sempre di più sui temi delle sinergie e delle possibili integrazioni. Segnaliamo ad esempio un' iniziativa molto importante sulla quale stiamo lavorando, su proposta dell' Autorità Portuale di Venezia, in materia di formazione professionale dei lavoratori del sistema portuale. La creazione di un polo formativo di eccellenza Nord Adriatico, di valenza e respiro nazionale ed europeo - ha sottolineato Sommariva - sarebbe un primo passo concreto verso la definizione di ulteriori progetti comuni. Come spesso ripete Zeno D' Agostino (presidente dell' AdSP dell' Adriatico Orientale, ndr), le persone sono la prima "infrastruttura del porto". Si parte dunque da una questione estremamente importante. Esiste poi - ha osservato

Sommariva - un tema di carattere generale rispetto al quale è il dibattito politico ed istituzionale ad essere estremamente insufficiente ed arretrato. Mi riferisco al rapporto fra l' interesse generale dei territori



Informare

Trieste

e quello privato rappresentato da compagnie di navigazione che agiscono in un mercato di tipo oligopolistico, dando vita a fenomeni di integrazione "verticale" che entrano sempre più in conflitto anche con i diversi attori del mercato logistico. Vedi la recente vicenda che ha contrapposto DB Schenker e Maersk dopo la scelta di quest' ultima di "saltare" l' intermediazione rappresentata dallo spedizioniere. Il tema è molto complesso e non ho ovviamente risposte. Resta il fatto che abbiamo una legislazione che tendenzialmente impedisce di avere due terminal dello stesso tipo in uno stesso porto ma consente, con relativa semplicità, ad uno stesso soggetto, di controllare molti terminal nei diversi porti della penisola. Esiste una evidente sproporzione fra lo scarso potere del territorio e l' affermazione delle volontà dei grandi "liners" , specie nel segmento del container. Si pensi, a tale proposito, alla facilità con la quale, talvolta, vengono mutati programmi, dirottati investimenti o pianificate nuove infrastrutture. Questi temi - ha concluso Sommariva - meriterebbero approfondimenti e proprio su questi, i porti, dovrebbero parlarsi di più fra loro».

Integrazione tra i porti di Venezia e Trieste, per un grande sistema portuale

Venezia, 6 novembre 2020 - Dalla Lanterna di **Trieste** alla Torre piloti all'ingresso del grande canale di navigazione cosiddetto dei Petroli tra l'International Propeller Club Port of Venice e Mario Sommariva esperto nell'economia dei trasporti e attuale segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Orientale si è tracciata una nuova virtuale rotta sulla quale impostare riflessioni di nuovi, possibili scenari per la portualità alto adriatica. In realtà si tratta di un dialogo tra il presidente del Club veneto, il giornalista Massimo Bernardo e l'autorevole tecnico del **porto** giuliano in questa occasione sdoganato dai suoi incarichi istituzionali. " Il sistema portuale veneto con i porti di Venezia e Chioggia e quello tra i porti di **Trieste** e Monfalcone ad oggi non si presentano come un unico grande sistema portuale della portualità sud europea che sia in grado di contrastare la crescente concorrenzialità dei porti del northern range: Sommariva perché, nei fatti, i due sistemi che fanno capo a Venezia e a **Trieste** non riescono a far squadra per polarizzare l'interesse di traffici e vettori? Intanto pesa una storia secolare di distanze fra le due realtà. **Trieste** chiese protezione all' Austria per evitare il dominio veneziano. A Muggia, primo avamposto del territorio istro-veneto, i cannoni erano costantemente puntati su **Trieste**. Oggi per fortuna è possibile ragionare in termini diversi. Non esiste una Repubblica marinara dominatrice dei mari e non esiste una piccola realtà impaurita e mossa soltanto dalla volontà di non farsi fagocitare. Oggi **Trieste** e Venezia, compresi i sistemi portuali più ampi che coinvolgono Chioggia e Monfalcone, sono porti moderni che fanno riferimento a mercati diversi e che possono essere riferimento, attraverso, le opportune sinergie, della crescita di nuovi traffici. Questa scelta strategica presuppone un Nord Adriatico protagonista di una nuova geografia dei traffici marittimi che valorizzi il collegamento " sud-nord" attraverso il nostro mare ed alcune aree dell'Europa centrale e di sud-est. Ovviamente questa riflessione deve essere collocata nell'attuale contingenza che vede il mondo sconvolto dalla pandemia con le sue gravissime conseguenze sociali ed economiche. Per certi aspetti l'esperienza del N:A.P.A. , almeno sulla carta, avrebbe potuto rappresentare un giusto percorso non solo per pubblicizzare i vari servizi dei porti associati ma, soprattutto, per dare un forte segnale per rilanciare quello che fino a ieri è da tutti stato considerato, rispetto al Tirreno, un mare di confine. Purtroppo, a quanto pare, il N.A.P.A. resta a tutt'oggi un bel progetto sul tappeto ancor privo di intercomunicabilità tra enti portuali, di proposte e di iniziative comuni Il rilancio del NAPA, strumento importante di costruzione di una politica portuale nord-adriatica, si dovrebbe fondare sul rilancio di una progettualità comune. Sarebbe utile una riflessione collettiva, lontana, per qualche ora, dalla competizione e dal gioco degli interessi, per tentare di trovare un orizzonte strategico comune, una visione di prospettiva e di lungo periodo. Una tappa del percorso volto a ridisegnare la geografia dei traffici come dicevo poc' anzi. Torniamo ai "sistemi" di casa nostra . Al momento le Adsp di Venezia e **Trieste** debbono operare nei propri ambiti territoriali che troppo spesso rappresentano veri e propri muri invalicabili che, in termini economici , non coincidono col rapporto che ogni **porto** dovrebbe invece avere col proprio hinterland di riferimento. Cito come esempio Venezia e Mantova con il **porto** di Valdaro collegate per acque interne o l'area rodigina con **Porto** Viro o il **porto** di **Trieste** con **Porto** Nogaro ecc.ecc. A questo punto sarebbe auspicabile una revisione di queste aree di competenza delle Adsp? Devo dire che questa osservazione non coincide esattamente con quanto avvenuto a **Trieste** in questi anni. In realtà la grande sintonia istituzionale, con la regione e con i Comuni di riferimento



Sea Reporter

Trieste

ha consentito ad Adsp di svolgere un vero e proprio ruolo di "regia" del sistema logistico regionale "cucendo" insieme, attraverso la ferrovia, porti, interporti e le aree industriali. Si è trattato di un esperimento virtuoso fondato sulla collaborazione istituzionale. La collaborazione è basata innanzitutto sulla costruzione di obiettivi comuni e sul riconoscimento delle prerogative di ciascuno. Quanto a **Porto** Nogaro direi che non esiste un muro quanto un processo graduale che, se la Regione lo riterrà, potrà portare ad integrare anche questa infrastruttura nel sistema. Ciò deve avvenire in modo "naturale" quale convergenza degli attori economici ed istituzionali. Non deve essere cioè una superfetazione dirigistica. Sommariva, e se volessimo veramente il top per la portualità alto adriatica italiana perchè come a suo tempo suggeriva il prof. Massimo Cacciari non si potrebbe arrivare a costituire un' unica Adsp che avesse competenza sui due sistemi portuali di Venezia e **Trieste** agevolando così anche con riguardo alla portualità nazionale una più adeguata politica di area vasta piuttosto che quella "puntiforme" oggi perseguita dai nostri porti? E se ciò accadesse cosa potrebbe succedere alla struttura imprenditoriale che con i porti opera? Compagnie di navigazione, Terminalisti, agenti marittimi e imprese di spedizione, servizi tecnico nautici. quali per l' Adriatico tutto in termini economici e operativi gli aspetti di questa ipotetica rivoluzione per Euradria, cioè l' Adriatico coi suoi porti più a nord del Mediterraneo nordorientale, finalmente per quanto abbiamo ipotizzato mare d' Europa! Rispondi tu per concludere. È una suggestione affascinante. Credo tuttavia nella gradualità e, come ho detto, in processi che debbono maturare nella realtà concreta. Nel mercato e nella volontà dei diversi attori economici, istituzionali e sociali. Sarebbe intanto importante iniziare a confrontarsi sempre di più sui temi delle sinergie e delle possibili integrazioni. Segnalo ad esempio un' iniziativa molto importante sulla quale stiamo lavorando, su proposta dell' Autorità portuale di Venezia, in materia di formazione professionale dei lavoratori del sistema portuale. La creazione di un polo formativo di eccellenza nord adriatico, di valenza e respiro nazionale ed europeo, sarebbe un primo passo concreto verso la definizione di ulteriori progetti comuni. Come spesso ripete Zeno D' Agostino, le persone sono la prima "infrastruttura del **porto**". Si parte dunque da una questione estremamente importante. Esiste poi un tema di carattere generale rispetto al quale è il dibattito politico ed istituzionale ad essere estremamente insufficiente ed arretrato. Mi riferisco al rapporto fra l' interesse generale dei territori e quello privato rappresentato da Compagnie di navigazione che agiscono in un mercato di tipo oligopolistico, dando vita a fenomeni di integrazione "verticale" che entrano sempre più in conflitto anche con i diversi attori del mercato logistico. Vedi la recente vicenda che ha contrapposto DB Schenker e Maersk dopo la scelta di quest' ultima di "saltare" l' intermediazione rappresentata dallo spedizioniere. Il tema è molto complesso e non ho ovviamente risposte. Resta il fatto che abbiamo una legislazione che tendenzialmente impedisce di avere due terminal dello stesso tipo in uno stesso **porto** ma consente, con relativa semplicità, ad uno stesso soggetto, di controllare molti terminal nei diversi porti della penisola. Esiste una evidente sproporzione fra lo scarso potere del territorio e l' affermazione delle volontà dei grandi "liners", specie nel segmento del container. Si pensi, a tale proposito, alla facilità con la quale, talvolta, vengono mutati programmi, dirottati investimenti o pianificate nuove infrastrutture. Questi temi meriterebbero approfondimenti e proprio su questi, i porti, dovrebbero parlarsi di più fra loro.

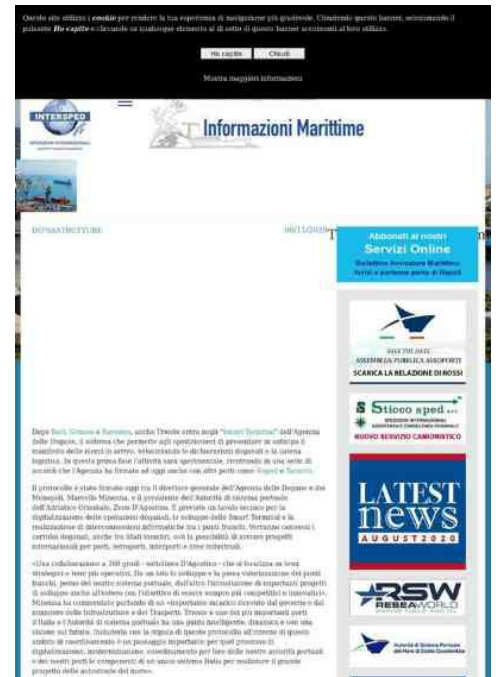
Informazioni Marittime

Trieste

Trieste entra negli Smart Terminal

Accordo tra Authority portuale e Agenzia delle Dogane. È il sesto porto - dopo Bari, Genova, Ravenna, Napoli e Taranto - a sperimentare soluzioni digitali per velocizzare sbarco e imbarco delle merci

Dopo **Bari**, Genova e Ravenna, anche Trieste entra negli "Smart Terminal" dell'Agenzia delle Dogane, il sistema che permette agli spedizionieri di presentare in anticipo il manifesto delle merci in arrivo, velocizzando le dichiarazioni doganali e la catena logistica. In questa prima fase l'attività sarà sperimentale, rientrando in una serie di accordi che l'Agenzia ha firmato ad oggi anche con altri porti come Napoli e Taranto. Il protocollo è stato firmato oggi tra il direttore generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, e il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino. È previsto un tavolo tecnico per la digitalizzazione delle operazioni doganali, lo sviluppo dello Smart Terminal e la realizzazione di interconnessioni informatiche tra i punti franchi. Verranno connessi i corridoi doganali, anche tra Stati membri, con la possibilità di avviare progetti internazionali per porti, retroporti, interporti e aree industriali. «Una collaborazione a 360 gradi - sottolinea D'Agostino - 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». Minenna ha commentato parlando di un «importante incarico ricevuto dal governo e dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Trieste è uno dei più importanti porti d'Italia e l'Autorità di sistema portuale ha una guida intelligente, dinamica e con una visione sul futuro. Includerla 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».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porto, il terminal container va in cassa integrazione

La riduzione del traffico di navi container si fa sempre più marcata alla Vecon ma anche gli altri terminalisti e le imprese di manodopera sono in difficoltà

GIANNI FAVARATO

Venezia Durante e dopo il lockdown della scorsa primavera le attività portuali a Venezia e Chioggia, a differenza di tante altre, avevano tenuto, garantendo l'approvvigionamento delle merci, a cominciare dai generi alimentari e sanitari, e la loro distribuzione in tutto il Nordest. Ma nel frattempo i traffici mercantili a livello mondiale continuavano a ridursi, aggiungendo difficoltà ulteriori ai porti lagunari - che fanno capo all'Autorità di Sistema Portuale, commissariata dopo la crisi consumatasi in seno al Comitato di Gestione Portuale - che rispetto a quelli del resto d'Italia e del nord Adriatico, hanno particolari problemi di accessibilità nautica per l'insufficiente pescaggio dei canali lagunari in attesa da anni dei dragaggi. Tant'è che il terminal container - uno dei due attivi nell'isola portuale - della multinazionale Vecon-Psa, quello che più lavorava sulla rotta asiatica con navi più grandi, con scalo nel porto greco del Pireo, ha concordato con le organizzazioni sindacali dei lavoratori del porto alla cassa integrazione per Covid che interesserà a rotazione i suoi cinquanta dipendenti diretti e un numero ancora maggiore di lavoratori delle imprese interinali e della Nuova Compagnia dei Lavoratori Portuali che vengono chiamati di volta in volta a scaricare e caricare le navi in arrivo o partenza dal terminal e finiranno, pure loro, in cassa integrazione. Il terminal rinfuse del centro Intermodale di Tia (ex Cia) che per il momento ha fatto rientrare i lavoratori. L'altro terminal container veneziano, gestito da Tiv spa, malgrado una riduzione delle attività per il momento non ha fatto ricorso agli ammortizzatori sociali. Al contrario il terminal crociere di Vtp di Santa Marta è da mesi chiuso con tutti i dipendenti in cassa integrazione e non si sa quando riprenderanno. A Chioggia sono in cassa integrazione i lavoratori delle due cooperative di manodopera (Impreport e Sorima). Nel maggio scorso il terminal veneziano di Vecon-Psa, a causa del mancato dragaggio del canale dei Petroli (iniziato solo da qualche giorno) ha perso l'unico servizio diretto con il Far East asiatico con la soppressione del servizio shuttle Venezia-Pireo ed il ridimensionamento di altri servizi "feeder", con navi di dimensione medio-piccole, che toccano anche i porti di Trieste, Capodistria e Ravenna. «La riduzione degli accosti ha causato, tra gennaio e giugno, una drastica riduzione della capacità di stiva dei carichi in transito e dei container lavorati del 23%» spiega una nota della direzione di Vecon «arrivata al 30% ad ottobre, con un trend che si sta confermando per novembre, nonostante le crescenti richieste di merce». In questo quadro, sottolinea la direzione di Vecon: «il deterioramento dei volumi, unito al mancato rinnovo della concessione che si trascina dal 2018, ora bloccato in attesa del rinnovo del Comitato di Gestione dell'ente portuale commissariato, determinano un crescente quadro di incertezza che rischia di pregiudicare i piani di sviluppo previsti vanificando ogni ragionevole sforzo imprenditoriale». L'allarme di Vecon è condiviso dal segretario della Filt-Cgil, Renzo Varagnolo: «noi siamo in lotta da mesi per chiedere al Governo di decidere, una volta per tutte, la nuova presidenza, gli interventi necessari a garantire la piena accessibilità nautica, con i dragaggi dei canali e l'adeguamento della conca di navigazione del Mose, altrimenti il porto muore». --



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L'andamento dei traffici

Merci e passeggeri in forte riduzione a Venezia e Chioggia

I dati dell' **Autorità di Sistema Portuale** confermano una flessione del traffico merci a Venezia di 2 milioni di tonnellate (-11%) e di 313 in quello di Chioggia (-33%). Ancora peggio va il traffico passeggeri che ha registrato un calo del 78,4% dei traghetti che comprende il collegamento veloce con la Croazia, mentre il traffico crocieristico è rimasto sostanzialmente fermo quest' anno con appena 5.653 passeggeri rispetto agli 1,316 milioni dell' anno precedente (-99,5%).

PRIMO PIANO

Comuni/risultati le aziende e i lavoratori



Porto, il terminal container va in cassa integrazione

La riduzione del traffico di merci container è sempre più marcata da Venezia ma anche gli altri terminali e il ripieno di transhipper spaziosi (off-shore)

La Regione Veneto ha approvato la legge di bilancio 2021, che prevede un aumento del 10 per cento delle risorse per il settore portuale. La Regione ha anche approvato la legge di bilancio 2021, che prevede un aumento del 10 per cento delle risorse per il settore portuale. La Regione ha anche approvato la legge di bilancio 2021, che prevede un aumento del 10 per cento delle risorse per il settore portuale.

Meriti e peggioramenti

La Regione Veneto

La Regione Veneto ha approvato la legge di bilancio 2021, che prevede un aumento del 10 per cento delle risorse per il settore portuale. La Regione ha anche approvato la legge di bilancio 2021, che prevede un aumento del 10 per cento delle risorse per il settore portuale.

A Mio Padre e al Futuro

Il partito di Matteo Renzi è stato sconfitto alle elezioni regionali del Veneto. Il partito di Matteo Renzi è stato sconfitto alle elezioni regionali del Veneto. Il partito di Matteo Renzi è stato sconfitto alle elezioni regionali del Veneto.

«I visioni in Italia sono sicure costantemente seguiti dall'Usb»

Il partito di Matteo Renzi è stato sconfitto alle elezioni regionali del Veneto. Il partito di Matteo Renzi è stato sconfitto alle elezioni regionali del Veneto. Il partito di Matteo Renzi è stato sconfitto alle elezioni regionali del Veneto.

Venezia e Trieste, due porti da unire per aumentare i traffici

LA PROPOSTA MARGHERA «Oggi Trieste e Venezia, compresi Chioggia e Monfalcone, sono porti moderni che fanno riferimento a mercati diversi e che possono, attraverso opportune sinergie, far crescere nuovi traffici». Per Mario Sommariva, esperto nell' economia dei trasporti e segretario generale dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Orientale oltre che tra i più volte nominati come possibili successori di **Pino Musolino** al porto di Venezia, gli scali di Trieste e Venezia possono insomma unirsi per crescere, invece che farsi concorrenza. È stato Massimo Bernardo, presidente dell' International Propeller Club Port of Venice, a provocare le riflessioni di Sommariva durante un colloquio non istituzionale. Da anni, però, per queste sinergie esiste il Napa (Northern Adriatic Port Association fondata ancora all' epoca di Paolo Costa presidente del porto veneziano) ma, ha rilevato Bernardo, è un bel progetto ancor privo di intercomunicabilità tra enti portuali, di proposte e di iniziative comuni. E Sommariva ritiene che «il rilancio del Napa si dovrebbe fondare sul rilancio di una progettualità comune, lontana, per qualche ora, dalla competizione e dal gioco degli interessi». E se si spingesse il pedale dell' acceleratore, chiede infine Bernardo, per arrivare a costituire, come aveva suggerito Massimo Cacciari, un' unica Adsp per Venezia e Trieste? «È una suggestione affascinante. Credo tuttavia nella gradualità - ha risposto Sommariva -. Sarebbe intanto importante iniziare a confrontarsi sempre di più sui temi delle sinergie e delle possibili integrazioni. Segnalo ad esempio un' iniziativa molto importante sulla quale stiamo lavorando, su proposta dell' Autorità portuale di Venezia, per creare un polo formativo di eccellenza nord adriatico, di valenza e respiro nazionale ed europeo». Poi, ad influire spesso negativamente sulle collaborazioni tra i porti, ci sono le grandi compagnie armatoriali: «Abbiamo una legislazione che impedisce di avere due terminal dello stesso tipo in uno stesso porto ma consente, con relativa semplicità, ad uno stesso soggetto privato, di controllare molti terminal nei diversi porti della penisola - conclude il segretario triestino -. Esiste un' evidente sproporzione fra lo scarso potere del territorio e l' affermazione delle volontà dei grandi liners, specie nel segmento del container. Questi temi meriterebbero approfondimenti e proprio su questi i porti dovrebbero parlarsi di più fra loro». (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, Vecon entra in cassa integrazione

VENEZIA Un mese fa, quando avevano dichiarato lo sciopero, i sindacati l'avevano previsto. «Il rischio è che in questa situazione fuggano gli investitori e siano a rischio i posti di lavoro». Ieri è arrivata la conferma: il terminal Psa-Vecon, il principale scalo container del porto di Venezia, ha avviato la cassa integrazione per la prima volta. Per ora sarà attivata nelle giornate in cui non ci siano navi in programma, dovrebbe durare fino a gennaio e coinvolgerà a rotazione tutti gli 87 dipendenti del terminal, che non chiude, ma dà un segnale di grande difficoltà. «Così possiamo rendere più flessibile la nostra struttura - spiega l'ad Alessandro Becce - tutelando però i nostri posti di lavoro». Il problema è il Covid, certo, che ha portato a un calo del traffico nel terminal del 23 per cento nel secondo semestre 2020 e addirittura del 30 per cento a ottobre: quest'anno dovrebbe chiudere con 250 mila Teu movimentati, ma avrebbe strutture per 450 mila, con due delle 5 grandi gru che da mesi sono inutilizzate. Il virus ha anche messo in crisi i traffici con la Cina: dopo che già l'anno scorso era stata cancellata la linea diretta, da gennaio - con i primi segnali a Wuhan - sono venuti meno anche i servizi di «shuttle» di Cosco dal Pireo a Venezia (ma continuano, per esempio, a Savona), in una filiera tutta targata Far East tra porto e compagnia a guida cinese e la singaporiana Psa, che ha rilevato lo storico terminal veneziano. Ma sulla crisi contingente si sono innestati problemi strutturali veneziani, che già un mese fa sindacati e intera Port community denunciano, dai pescaggi ridotti al mancato scavo dei canali, dal problema dei sollevamenti del Mose (che bloccano lo scalo ora che è stato messo in funzione) allo stallo sulle concessioni: quella di Psa-Vecon scade nel 2022, quella dell'altro grande terminal Tiv nel 2023 ed è dal 2018 che attendono risposte dall'Autorità di sistema portuale sulle richieste di proroga ventennale. «La fase è critica - prosegue Becce - ma qualcosa si sta muovendo: l'avvio degli escavi può dare un po' di fiducia al mercato, mentre sul Mose stiamo lavorando con le istituzioni per trovare un giusto compromesso tra protezione della città e traffici». Tiv per ora invece resiste, a fronte di un calo del 10 per cento, visto che i loro clienti Msc, Maersk e Zim per ora hanno ridotto i volumi ma non cancellato i servizi. «L'altro terminal Tia ha appena concluso un periodo di cassa integrazione - spiega Renzo Varagnolo (Filt-Cgil) - E poi c'è il problema dei lavoratori della Clp, che venivano chiamati quando c'erano tante navi e che ora sono disoccupati».



Crisi, si ferma anche la Vecon Cassa integrazione per tutti

'L'azienda lascia a casa gli 85 dipendenti per il tracollo del carico e scarico container' In ottobre volumi scesi del 30 per cento «Impossibile resistere con i nostri mezzi»

ELISIO TREVISAN

TERMINAL CONTAINER MARGHERA Cassa integrazione per tutti, per i circa 85 dipendenti del terminal container Vecon di Marghera, e a ruota problemi anche per i lavoratori della Nuova Clp, la Nuova Compagnia dei lavoratori portuali che fornisce manodopera quando i dipendenti non bastano a smaltire le punte d'impegno nello scarico e carico dei container. La crisi è dovuta all'emergenza Covid ma anche alla riduzione degli accosti provocata dall'interramento dei canali e pure alla mancanza di certezze sulla possibilità di fare investimenti dato che le concessioni dei vari terminal, tra i quali il Vecon, non sono ancora state rinnovate. NON SOLO COVID «Il deterioramento dei volumi, unito al mancato rinnovo del titolo concessorio che si trascina dal 2018, ora bloccato in attesa del rinnovo del comitato di Gestione della AdSP commissariata (Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale), determinano un crescente quadro di incertezza che rischia di pregiudicare i piani di sviluppo a suo tempo previsti vanificando di fatto ogni ragionevole sforzo imprenditoriale» afferma, infatti, la direzione del Terminal di proprietà della multinazionale Psa di Hong Kong, un colosso presente con 40 terminal attivi in 16 paesi in Europa, Asia e Sud America, che a Porto Marghera dispone di 4 terminal merci e di 2 terminal container, 5 gru di banchina più altre 3 gru di piazzale e di una banchina lunga 852 metri. Rispetto all'anno scorso Vecon ha perso l'unico servizio diretto con il Far East (maggio 2020), ha subito la soppressione del servizio shuttle Venezia-Pireo ed il ridimensionamento di altri servizi feeder. La riduzione degli accosti ha, di conseguenza, determinato una drastica riduzione della capacità di stiva per il carico in transito, con riduzione del numero dei container lavorati del 23% nel secondo trimestre 2020 e con un andamento piatto dei volumi in export nei mesi successivi. Poi è arrivato l'autunno con la seconda fase del Covid, e i volumi sono crollati del 30% ad ottobre, con un trend che si sta confermando anche per novembre, nonostante crescenti richieste da parte di chi vuol spedire o ricevere la merce. LE RISORSE NON BASTANO «Fino ad ora abbiamo tutelato i lavoratori solo con i nostri mezzi ma in questa situazione abbiamo dovuto attivare una procedura di cassa integrazione - conclude l'Azienda -. Superare questo momento di difficoltà con il supporto di tutto il sistema è una condizione fondamentale a sostegno dell'occupazione, della professionalità e dell'impegno mostrato da tutte le persone di Vecon, e in difesa della competitività dell'intero comparto industriale del Nord Est». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Venezia

Porto di Venezia, azzerati diritti segreteria alle guide turistiche

L' Autorità di sistema portuale sospende l' imposta annuale fino alla fine del 2021. Un indotto di 700 persone per 30 mila euro di risparmio

L' Autorità di sistema portuale che fa capo a **Venezia**, quella dell' Adriatico Settentrionale, ha annunciato l' azzeramento dei diritti di segreteria fino alla fine del 2021 per le guide e gli accompagnatori turistici portuali. L' iniziativa, che non riguarderà tutte le categorie portuali, interesserà le imprese operanti nei porti di **Venezia** e Chioggia, in tutto 700 persone, fornitrici di servizi per navi, merci e passeggeri, che risparmieranno in tutto circa 30 mila euro. Si fa fronte, spiega l' authority, «al perdurare della pandemia, al conseguente calo dei traffici e ai costi accessori che questa comporta». Le aziende o le associazioni di questo tipo sono iscritte in un registro specifico, da rinnovare annualmente a proprie spese, che autorizza ad operare in **porto**. - credito immagine in alto.



Venezia e Chioggia: azzerati diritti di segreteria

Riguarda le aziende che offrono servizi nei due scali, per tutto il 2021

Redazione

VENEZIA L'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico settentrionale, ha deciso di azzerare i diritti di segreteria per alcune categorie di utenti da ora fino a tutto il 2021. L'atto cerca di venire incontro alle imprese insediate nei porti di Venezia e di Chioggia per far fronte al periodo di forte difficoltà, dovuta anche al perdurare della pandemia, al conseguente calo dei traffici e ai costi accessori che questa comporta per le attività produttive. La misura verrà applicata alle cosiddette aziende iscritte ai Registri di cui all'art. 68 Codice della Navigazione e addetti, guide e accompagnatori turistici, circa 700 soggetti fra realtà produttive e persone fisiche che si occupano di fornitura di servizi alle navi, alle merci e ai passeggeri, svolgendo le attività più disparate quali fornitura provviste alimentari, noleggio pontili, manutenzione e riparazione di navi, arredo navale, portabagagli, vigilanza, etc. La legge prevede che queste aziende siano tenute a iscriversi ad un apposito registro, rinnovando annualmente tale adempimento a proprie spese. Solo a seguito dell'iscrizione, le aziende possono richiedere i permessi necessari per operare in porto. La misura introdotta dall'**AdSp** a favore delle aziende sospenderà dunque il pagamento di questa iscrizione per oltre un anno per un ammontare complessivo di oltre 30 mila euro.

The screenshot shows the website interface for 'MAGAZINE MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL'. The main headline is 'Venezia e Chioggia: azzerati diritti di segreteria' with a sub-headline 'Riguarda le aziende che offrono servizi nei due scali, per tutto il 2021'. Below the headline is a date 'Venerdì 17 ottobre 2020' and a 'Redazione' link. There is a 'PUNTI' tag and a 'Log in' button. A navigation menu includes 'MAGAZINE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTERNATIVEPORTI'. A sidebar on the right contains a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, including 'Seconda vertice al Bilancio 2020', 'Biquantificazione del waterfront di Pra', 'Porto di Trieste valorizza i Punti Franchi', 'Trieste promuove collegio trasporti intermodali', and 'Costa Deliziosa sospende crociera in Grecia'. At the bottom of the article preview, there are 'ABONNATI O EFFETTUA IL LOGIN' and 'ARGOMENTI CORRELATI' sections.

Mose, test da record paratoie su in mezz' ora Sistemate le valvole

Dighe sollevate due volte di fila: ora ci sono tutti i compressori

VENEZIA La prima volta del sollevamento in contemporanea, il 10 luglio scorso di fronte al premier Giuseppe Conte, ci avevano messo più di un' ora e mezza a salire. Poi si è scesi poco sotto l' ora - comprese le tre chiusure che finora hanno difeso Venezia dall' acqua alta «vera» - ma ieri è arrivato il nuovo «record», che in realtà è quello che c' è scritto nel progetto: le 78 paratoie sono infatti salite in 34 minuti, cioè più o meno quella «mezz' ora» prevista da Alberto Scotti. Anzi, proprio la rapidità del test ha portato a un doppio sollevamento di fila: il primo è stato avviato alle 9, il secondo alle 11 e alle 13 le bocche di porto erano già state riaperte al traffico. «Bastava attendere che ci fossero tutti i compressori e che fossero settate correttamente le valvole», dice il «padre» del **Mose**. «Sono salite come delle "sceghe" - si lascia sfuggire soddisfatta il provveditore Cinzia Zincone - Direi che con questo sono finiti i test "semplici", ora proseguiremo solo con quelli in emergenza». Dopo le chiusure con l' acqua alta del 3, del 15 e del 16 ottobre, infatti, ci sarebbe dovuto essere un test il 30, venerdì scorso. Pochi giorni prima era però stato cancellato, proprio perché ne erano stati fatti così tanti ravvicinati. Ma i tecnici del Consorzio Venezia Nuova hanno chiesto al Provveditorato di poterne eseguire un altro per verificare il corretto settaggio delle valvole, che avevano dato qualche problema in passato. «Il software era arrivato calibrato per 1000 metri cubi all' ora di aria compressa - spiega Scotti - Prima l' abbiamo risettato a 1600, ora invece a 2500, come previsto». Le valvole sono state anche pulite, sebbene questa operazione non sia più così necessaria. «Lo era quando avevamo pensato di aprire poco e dunque una piccola quantità di sporcizia poteva incidere sul passaggio dell' aria - conclude l' ingegnere - ora invece le apriamo del tutto». I tecnici hanno comunque confermato che le valvole hanno funzionato bene. A dare lo sprint decisivo però è stata soprattutto la presenza di tutti i compressori da progetto, anche alla barriera di Malamocco: a questo punto sono 6 in due delle tre bocche di porto (tranne Chioggia dove il sesto è in fase di installazione), anche se comunque ne vengono usati quattro, perché gli altri due sono per la cosiddetta «ridondanza», cioè il caso in cui qualcuno dei «titolari» non funzioni. Quanto ai costi dei sollevamenti, il provveditore Zincone ha dato l' ok al pagamento di due milioni di euro per i sollevamenti in emergenza, ovvero tutti quelli simultanei, mentre quelli precedenti, una bocca alla volta, sono ritenuti prove di funzionamento a carico del Cvn. In realtà, oltre alle chiusure per la difesa della città, il progetto prevede che il **Mose** venga alzato ogni 40 giorni per tenerlo in esercizio. L' opera ha iniziato a funzionare e la spinta l' ha data indubbiamente il tragico 12 novembre 2019, con la marea salita a 187 centimetri. Proprio la prossima settimana ricorrerà un anno e proprio il 12 novembre prossimo Ca' Foscari presenterà «Acquagranda 2019», un archivio digitale e una mostra virtuale con immagini e video dei cittadini.



Mose, per provare i compressori le barriere si alzano due volte

'Ieri l'ultimo test tecnico con acque tranquille D'ora in poi sollevamenti solo con l'acqua alta La prossima settimana sarà cruciale: nomina del presidente dell'Autorità e del liquidatore Cvn

RAFFAELLA VITTADELLO

L'ESPERIMENTO VENEZIA Trentaquattro minuti per sollevare tutte le 78 paratoie. E non una volta sola, ma addirittura due. Ieri mattina è andato in onda l'ultimo atto delle movimentazioni del **Mose** in presenza di marea tranquilla. Un test prettamente tecnico, nelle quattro bocche di porto di Treporti, Lido, Malamocco e Chioggia, necessario per ricalibrare il sofisticatissimo software che governa la movimentazione delle paratoie gialle, ora che sono presenti e che soprattutto sono stati collegati tutti i compressori, sei per bocca di porto, di cui quattro vengono messi in funzione normalmente durante le operazioni, mentre due sono di ridondanza ovvero di riserva se qualcosa dovesse andare storto. Si tratta dei meccanismi che devono insufflare l'aria compressa nelle paratoie per farle galleggiare. E la differenza di velocità e di affidabilità del sistema si è vista. Nessun problema neppure per le valvole, che con un lavoro certosino erano state pulite e ritirate tutte, dopo che erano state riscontrate delle criticità che sembrano ormai superate. La Capitaneria di Porto solo il giorno prima aveva siglato l'ordinanza della chiusura delle bocche di porto, vietando la navigazione dalle 8 alle 14. La movimentazione è iniziata verso le 9, per concludersi dopo un'oretta, con il mare perfettamente calmo. E visto che c'era ancora tempo, il test è stato ripetuto per controllo, con lo stesso risultato in termini di tempi. LA DELEGAZIONE Presente la delegazione parlamentare di Italia Viva composta dalle deputate Sara Moretto e Raffaella Paita, accompagnate dal presidente del Corila Pierpaolo Campostrini, che hanno visto per la prima volta il funzionamento della grande opera dal vivo. D'ora in poi, le paratoie del **Mose** si alzeranno solo in caso di necessità, quando la previsione di marea - per ora - sarà intorno ai 130 centimetri, anche una questione di contenimento dei costi. SETTIMANA CLOU La prossima, sarà una settimana cruciale per la Salvaguardia di Venezia: scadono infatti i termini del decreto Agosto (!) per la nomina del presidente dell'Autorità per la laguna e soprattutto per quella del commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova. E mentre nel primo caso si tratta di individuare una figura competente in senso lato, nel secondo il campo si restringe, perchè si parla di una competenza specifica: dovrà essere un commercialista o un avvocato abilitato a questo tipo di procedura. Anche per Thetis sarà la settimana della svolta: sarà convocato il consiglio di amministrazione per fissare la data dell'assemblea, probabilmente a fine mese, che prolungherà la durata della società, in scadenza il 31 dicembre. Una circostanza che è strettamente legata alla liquidazione del Consorzio, che è il principale azionista della società. Il sottosegretario alla presidenza del consiglio Andrea Martella assicura comunque che il personale, altamente professionalizzato, con le procedure previste, troverà una sua collocazione nell'autorità per la laguna e nella società in house che gestirà la manutenzione del **Mose**. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il sollevamento delle barriere

Mose, ieri altri due test per tutte le 78 paratoie Alzate in 34 minuti

Trentaquattro minuti. Quasi un record, quello sperimentato ieri mattina per il sollevamento in contemporanea delle 78 paratoie del **Mose**. Operazioni decise per testare alcune parti del sistema, in particolare le valvole che hanno dato qualche problema negli ultimi mesi. Operazioni avviate intorno alle 9, condotte dalle squadre di Comar e Thetis e dagli ingegneri del Consorzio coordinati da Alessandro Sernaglia e dal commissario Francesco Ossole. Ad assistere alle prove anche i provveditore Cinzia Zincone insieme alle parlamentari di Italia Viva Sara Moretto e Raffaella Paita, presidente della commissione Lavori pubblici della Camera, insieme al direttore del Corila Pierpaolo Campostrini. Trentaquattro minuti per sollevare tutte le paratoie. E l'operazione è stata ripetuta dopo qualche ora. Tutto si è svolto regolarmente, confermano i tecnici. Le paratoie sono scese anche nei loro alloggiamenti. Da risolvere sempre la questione della sabbia a Treporti, che in attesa di soluzioni definitive viene tolta con l'ausilio di sommozzatori. Migliora anche la risposta dei compressori, tanto che le paratoie di Malamocco, che avevano dato problemi negli ultimi test, si sono sollevate in sincronia con le altre. Prova effettuata in condizioni di mare calmo e assenza di vento. Giornata di sole, non c'erano condizioni meteo sfavorevoli. Ma un altro tassello che si aggiunge alla serie dei controlli previsti prima della conclusione dei lavori, attesa per il 31 dicembre del 2021. Intanto il **Mose** è pronto per alzarsi anche in condizioni di acqua alta reale, come già successo per tre volte il mese scorso. E si attendono per i prossimi giorni le nomine previste dalla nuova legge che introduce l'Autorità per la laguna. Il primo passo sarà l'indicazione del commissario liquidatore, che dovrà attuare il passaggio dal Consorzio Venezia Nuova al nuovo soggetto pubblico. Poi il presidente dell'Autorità, che dovrà gestire in modo unitario la salvaguardia e il governo della laguna. Infine lo statuto e la nomina dei sette componenti del comitato di gestione (quattro dei ministeri e tre di Regione, Comune e Città Metropolitana), altri sette per la parte tecnica. --A.V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

A.V.



Savona News

Savona, Vado

Ripristino pavimentazione piazzali porto di Savona, l' Autorità Portuale pubblica bando da 3 milioni e 300 mila euro

La durata del contratto d' appalto è di un anno e le offerte dovranno essere presentate entro il 24 novembre

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale ha pubblicato il bando relativo al ripristino della pavimentazione dei piazzali e delle aree operative del porto di Savona per una cifra complessiva che si attesta su un importo a base d' asta di 3 milioni e 331 mila euro, 580 euro. La durata del contratto d' appalto è di un anno e non è soggetto a rinnovo e non sarà suddiviso in lotti. Le offerte dovranno essere presentate entro il 24 novembre.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

le rappresentanze

Sindacati al Terminal Psa Cinque delegati per la Cgil

Termini a Pra' si è anche votato per il rinnovo della rappresentanza sindacale unitaria: il terminal è da sempre un riferimento in porto per le strategie del lavoro, è la prima infrastruttura per volumi import-export in Italia e il secondo datore di lavoro nello scalo genovese dopo la Culmv. Su 631 aventi diritto, hanno votato 440. Cinque i delegati alla Filt Cgil, tre alla Fit Cisl, uno alla Uiltrasporti.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Exploit dell' unico servizio diretto tra i porti liguri e l' Europa centrale A spingere il traffico potrebbe essere la riduzione delle toccate-nave

Merci sulla ferrovia La linea Pra'-Svizzera raddoppia i volumi

ALBERTO QUARATI

Genova Nel terzo trimestre, i porti di Genova e Savona hanno incrementato il traffico ferroviario dell' 8,1%, con un balzo a settembre del 21,6%. Dato positivo in un anno in cui le statistiche dell' economia - e quindi i traffici portuali - sono bombardati dai segni meno portati dal coronavirus. Ma nel contesto ferroviario Gilberto Danesi, presidente di Psa Italia, sottolinea un dato di valore per i porti liguri: «La cosa veramente importante - spiega infatti il manager - è che nei primi nove mesi di quest' anno il servizio diretto per il polo logistico di Basilea ha raddoppiato i volumi, dai 2.120 teu del 2019 ai 4.170 registrati sin qui nel 2020». Il dato non conforta solo le cifre formalizzate la scorsa settimana dall' Autorità di sistema, che indicano come il rail ratio (la quota di merce movimentata via treno sul totale del porto) sia superiore a quella dello scorso anno nonostante il contesto difficile, ma premia anche le ambizioni di Psa, che da ottobre 2018 opera l' unico servizio ferroviario diretto da Genova oltre le Alpi. A fine gennaio, a Pra', è stato inaugurato il raddoppio del binario interno al Psa Terminal. A gennaio del 2021 partiranno invece i lavori per il nuovo viadotto di accesso al bacino portuale, e contestualmente

dovrebbe partire anche il prolungamento dei binari a 750 metri, in grado di supportare treni da 2.000 tonnellate. Il cantiere durerà due anni e mezzo: a tiro per la fine dei lavori del Terzo valico. Nelle ambizioni del terminal guidato da Roberto Ferrari, quei treni dovranno garantire il collegamento diretto, che Basilea a parte oggi manca, con l' Europa Centrale, terreno di scontro commerciale diretto con i sistemi portuali del Nord Europa. Le compagnie di navigazione raramente rendono noti i loro clienti, e gli operatori multimodali evitano di dare dettagli delle loro singole movimentazioni: così è difficile capire il perché del raddoppio svizzero registrato a Pra', ma per Giulio Schenone, amministratore delegato di Gip (azionista di minoranza del terminal) almeno due ipotesi si possono mettere sul tavolo: «La prima, è la generale tendenza che si è registrata, in linea con le sensibilità più recenti, da parte di molti caricatori, a sperimentare il trasporto su treno. Una seconda è legata all' accorpamento di molti servizi operati dalle compagnie di navigazione per far fronte al calo generalizzato dei traffici. Questo può significare che i volumi, o una parte di essi, che prima erano scaricati in più toccate, oggi arrivano tutti insieme con una sola nave. Volumi maggiori che possono giustificare economicamente l' uso del treno al posto dell' autotrasporto». A spingere il traffico ligure c' è l' ingresso sul mercato del terminal di Vado, che raggiunge tre retroporti che già lavorano con gli scali liguri (Padova, Milano, Rubiera) e naturalmente il consolidato sistema della Spezia, il porto con una delle quote modali più alte in Italia, con il gruppo Constship che rilancia da Melzo collegamenti per tutta Europa. Ma un operatore in prima linea come Aldo Spinelli invita comunque a guardare il calo dei traffici: «A Genova lo scorso anno abbiamo movimentato 660 mila teu, quest' anno penso arriveremo a 400 mila, e nessuno sa dove ci porterà questa crisi. In questo contesto, spiace pensare che si siano buttati via 600 milioni di soldi pubblici per fare la piattaforma di Vado, che fa concorrenza sui volumi di Genova, quando quei soldi potevano servire a spostare la diga foranea per potenziare il nostro porto». -



Riquilificazione del waterfront di Pra'

Redazione

GENOVA Quattro progetti dedicati alla riquilificazione del waterfront di Pra', sono stati presentati questa mattina all'assessore allo Sviluppo Economico Portuale e Marittimo Logistica, Francesco Maresca, durante un meeting on line. Un gruppo di giovani studenti di Ingegneria, accompagnati dai loro insegnanti del Dipartimento di Ingegneria Civile Chimica e Ambientale di Genova e dai rappresentanti di Comunità Praese e Fondazione PRImA'era, hanno illustrato all'assessore un nuovo sguardo sul futuro del ponente, una nuova visione di Pra', arricchita di spazi verdi, passeggiata con pista ciclabile e da un canale navigabile. L'area presa in esame per le nuove ipotesi di progettazione è quella a ponente della Fascia di Rispetto, tra la foce del Branega fino alla ex fabbrica Verrina ed al rio San Giuliano, che nei prossimi anni verrà ridisegnata dallo spostamento verso il mare della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia. La variazione del percorso libererà uno spazio di circa 30 metri che, con un'area completamente da ridisegnare al posto dei binari e del sedime ferroviario, potrà diventare un'importante area di riquilificazione urbana, proprio a ridosso delle abitazioni di Pra'-Palmaro e delle ville storiche di Pra'-Ca' Nova. I quattro progetti presentati questa mattina all'assessore sono visibili sulla pagina web di SuPraTutto, il giornale digitale di Pra' che ha anche lanciato un sondaggio tra i lettori perché indichino il progetto ritenuto migliore (<http://www.supratutto.it/i-talenti-delluniversita-per-ridare-il-mare-a-pra-palmaro/>). Ringrazio FondAzione PRImA'era e il Consiglio di Comunità Praese, l'Università ed in particolare professori e studenti che oggi hanno partecipato all'incontro ha dichiarato l'assessore Maresca . L'esposizione è stata chiara ed efficace, sarà difficile valutare il migliore tra i 4 team che hanno presentato i progetti di riquilificazione del Waterfront di Pra' e del quartiere annesso: sono studenti giovani, ma hanno già capacità da professionisti! L'iniziativa mi dà modo di sottolineare la consapevolezza dell'Amministrazione Comunale dell'importanza non solo del waterfront di Levante, ma anche di quello di Ponente. La nostra visione di Ponente è caratterizzata da grande qualità di vita, servizi efficienti, sicurezza e tutela dell'ambiente, ma anche da un rilancio di tutta l'area che ne faccia un punto fermo del turismo genovese, con traghetti dedicati ai turisti che colleghino aeroporto e Porto Antico a Pra', Pegli e Voltri. Genova è una bella signora che deve essere curata in ogni sua parte.



FerPress

Genova, Voltri

Di Ristori: Pastorino (Leu): emendamento per aumentare contributo a compagnie portuali

(FERPRESS) Roma, 6 NOV Al Senato abbiamo presentato, come Liberi e uguali, un emendamento al decreto Ristori per aumentare a 6 milioni di euro il contributo ai soggetti fornitori di lavoro portuale di cui all'art. 17 della legge 84/1994, e quindi anche a favore della compagnia unica del Porto di Genova. Nel decreto Rilancio erano stati previsti 4 milioni, ma vista la situazione attuale e la proiezione in ulteriore diminuzione degli avviamenti fino alla fine dell'anno, rendono necessario un nuovo intervento, così come hanno messo in evidenza, oltre la Culmv, anche i sindacati e l'Autorità portuale. Lo dichiara il deputato genovese, Luca Pastorino, segretario di presidenza alla Camera per Leu. I due milioni aggiunge Pastorino sarebbero aggiunti dalla stessa Autorità portuale. Queste risorse consentirebbero di mettere in sicurezza la compagnia e quindi lavoratori almeno fino alla fine dell'anno. Dopodiché lavoreremo insieme per ragionare su cosa fare nel 2021. Sono certo che avremo la condivisione di tutte le altre forze politiche, dando un segnale forte anche ai lavoratori.



Shipping Italy

Genova, Voltri

La Culmv risponde a Becce (Assiterminal): "Poco serio e fazioso"

Contributo a cura del Consiglio dei delegati Culmv Paride Batini (in risposta all' intervento di Luca Becce presidente di Assiterminal) UNICA e INDIVISIBILE I soci lavoratori della Culmv Paride Batini svolgono oltre il 50% delle giornate di lavoro dello scalo genovese. Lavorano in flessibilità totale rispondendo alle chiamate di tutti i terminal, che hanno esigenze operative, cicli di lavoro e orari diversi gli uni dagli altri. Il risultato finale è che un camallo per 365 giorni l' anno va a lavorare, a seguito di una delle sette chiamate giornaliere, con un 'preavviso ' di un' ora e mezza prima dell' inizio del turno e senza nessuna programmazione. Nel corso degli anni abbiamo anche garantito una continua e costante crescita della nostra professionalità contribuendo, spesso in maniera decisiva, al raggiungimento di record nei volumi di traffici e nelle produttività raggiunti dal nostro scalo. In molti hanno tratto vantaggi dal nostro lavoro che anche nella pandemia non si è mai fermato. Inoltre l' organizzazione del lavoro nel porto , il 'modello Genova' è quanto più vicino ai porti di Anversa, Amburgo, Brema spesso considerati tra i più virtuosi in Europa. I riflessi della crisi pandemica sul fronte dei traffici

sono stati molto negativi e le difficoltà maggiori si sono scaricate sulla Culmv (che non ha un mercato proprio): si stima che le giornate di lavoro perse nel 2020 saranno circa 50mila. A queste difficoltà si aggiunge che a oggi non è stato ancora chiuso il bilancio di esercizio 2019 per il mancato adeguamento tariffario già ampiamente previsto (che equivale a un salario già distribuito un anno fa!) . Siamo convinti che il percorso intrapreso dalla Culmv, con la regia dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar** Ligure Occidentale, assieme ai Terminal Operators e alle organizzazioni sindacali possa dare le risposte a questi problemi evitando gravi pregiudizi all' operatività del porto. Non possiamo fare a meno però di commentare l' intervento a mezzo stampa del presidente nazionale di Assiterminal che interviene (come spesso gli accade) con poco senso di responsabilità nella discussione genovese. Dire che il "modello Genova", il modello di organizzazione del lavoro che si poggia sui terminal e sulla Culmv, non funziona solo perché si chiede ai terminal l' adeguamento di una tariffa e accordi operativi scaduti mostra poca serietà e non poca faziosità nella discussione. Assai peggio è, a nostro avviso, criticare un modello che ha come unica alternativa lo spezzatino della Culmv, le imprese d' appalto e la deregolamentazione del lavoro. Ogni giorno ci confrontiamo coi lavoratori degli altri scali italiani e conosciamo bene i guasti che sono stati prodotti dai modelli che vengono proposti come lungimirante alternativa. Per questo ci siamo sempre opposti e continueremo a opporci, con tutti gli strumenti a nostra disposizione, a queste soluzioni. Vogliamo ricordare al presidente di Assiterminal quel che disse Paride Batini a quanti proponevano la divisione in più parti della Culmv: 'Se si chiama Compagnia Unica ci sarà un motivo o no?'



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

"Ente Bacini, privatizzazione in ritardo. I costi non siano a carico del pubblico" / INTERVISTA E GALLERY

Genova - Ente Bacini è l' officina del porto di Genova, e di buona parte del Mediterraneo. Intorno alle sue cinque vasche di carenaggio ruota il lavoro delle 3.000 persone delle Riparazioni navali. Mauro Vianello, già alla guida della Santa Barbara, la cooperativa dei guardiafuochi dello scalo ligure, e della Finporto,

Genova - Ente Bacini è l' officina del **porto** di **Genova** , e di buona parte del Mediterraneo. Intorno alle sue cinque vasche di carenaggio ruota il lavoro delle 3.000 persone delle Riparazioni navali. Mauro Vianello, già alla guida della Santa Barbara, la cooperativa dei guardiafuochi dello scalo ligure, e della Finporto, presiede da settembre l' Ente, con Gian Luigi Miazza, ex numero uno del **porto** di Savona, nella veste di ad. Partecipato all' 89% dall' Autorità di sistema portuale **Genova**-Savona, al 10% dalla Riparatori navali, all' 1% dalla stessa Santa Barbara, l' Ente era approdato alla privatizzazione nel 2018, processo poi bloccato per un ricorso, vinto a marzo di quest' anno dall' Adsp, che ad agosto ha deliberato un aumento di capitale di 2,3 milioni, mentre la commissione valutatrice ha proposto di aggiudicare la gara al raggruppamento Fincantieri-Amico-San Giorgio che aveva presentato domanda a suo tempo. Quando la privatizzazione? «Credo ci siano ancora dei passaggi da fare. In questi due anni il contesto è molto cambiato: prima di tutto è necessario capire se i soggetti interessati alla privatizzazione, lo siano ancora, senza contare che la concessione inoltre scade a fine anno». In che stato è la società? «Siamo a tappo. Ente Bacini non ha fatto un giorno di cassa integrazione, nemmeno durante il primo lockdown. Ha lavorato sempre. Ma l' infrastruttura, non è un mistero, ha avuto bisogno di interventi di manutenzione». Per un ammontare di? «Tre-quattro milioni di euro. Che io penso, in caso di privatizzazione, dovrebbero essere a carico del soggetto che dovrà gestire l' Ente nei prossimi anni. In termini di ammortamento, il tema della durata della concessione diventa importante». E stiamo parlando delle spese degli ultimi due anni. «Certo, poi è nota la necessità di rendere funzionali manufatti che hanno una storia lunga: i bacini 1 e 2 sono di fine Ottocento, il 3 è degli anni Venti, gli altri due hanno 40-50 anni Hanno bisogno di un aggiornamento tecnologico degli impianti, della copertura, dei sistemi di sicurezza e di prevenzione dell' inquinamento. Questa è decisamente la zona del **porto** che ha la più alta densità di lavoratori per metro quadrato, ma è anche la più vicina alle case». Tutto questo quanto costa? «È in corso una due diligence, proprio per stabilire questo aspetto». Quanti sono i dipendenti diretti di Ente Bacini? «Sono 36: anche in questo caso, in un' ottica di futura privatizzazione, bisognerà comprendere e discutere quale sarà il destino di queste persone, con cui questa società ha avuto sin qui un ottimo rapporto». Lo scorso anno si era parlato di un ingresso della Regione Liguria tra gli azionisti. «Fino a che non si decide sulla gara è inutile fare ipotesi. L' ingresso della Regione è una delle cose che si erano prese in considerazione, ma ora penso sia prematuro parlarne». o0o o0o o0o o0o o0o o0o o0o o0o o0o o0o.



i pontoni restano ormeggiati

Rifornimento di Gnl, il secondo bunkeraggio la prossima settimana

L. IV

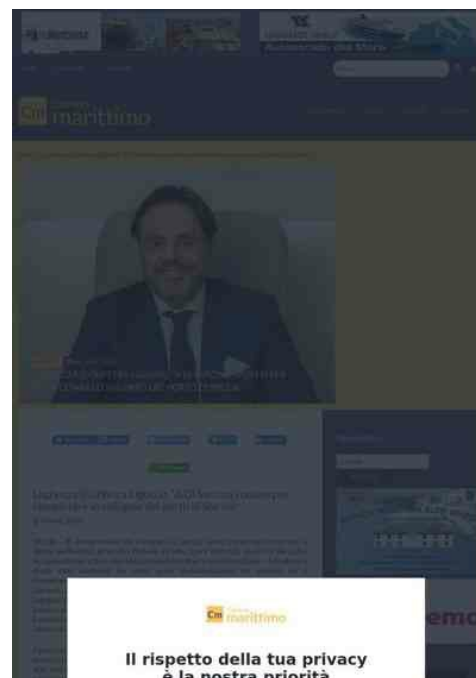
La Spezia due pontoni utilizzati per il primo rifornimento a Gnl in banchina nel porto della Spezia, e primo in Italia, resteranno ormeggiati tra molo Garibaldi e Calata Malaspina almeno fino al 26 novembre. Lo permette uno dei primi atti firmati dal nuovo commissario straordinario dell' **Autorità di Sistema Portuale**, Francesco Di Sarcina. L' ordinanza conferma quanto trapelato: i pontoni serviranno ancora. C' è già una data. Il 15 novembre avverrà il secondo bunkeraggio per Costa Smeralda. Dopo la "prima" il 25 ottobre, durante la quale sono state affinate le procedure operative e logistiche del regolamento studiato dal tavolo tecnico coordinato dalla capitaneria spezzina, il rifornimento di Gnl da nave a nave potrebbe diventare un appuntamento fisso ogni tre domeniche. Almeno fino a quando la pandemia non permetterà a Costa Smeralda, nel Golfo dei Poeti sino a marzo, di andarsi a rifornire anche in altri porti del Mediterraneo. Fino ad allora sarà La Spezia a ospitare il bunkeraggio tramite una bettolina carica di gas liquido naturale che la Shell fa arrivare direttamente dal porto di Rotterdam. Dopo il 15 novembre quindi, potrebbe ricapitare il 6 dicembre. Intanto l' agenzia marittima E. Lardon & C. ha il consenso di tenere ormeggiati i pontoni alla Spezia. Con alcune prescrizioni. «Dovranno essere spostati nel caso fossero ostacolo alla manovra o all' ormeggio di navi da crociera. L' ormeggio dovrà essere opportunamente assicurato, anche in considerazione delle condizioni meteo-marine, per tutelare la pubblica incolumità». Il pagamento? Una somma, indicata nel documento, di 256 euro. --L. IV.



Laghezza (Confetra Liguria): "A Di Sarcina i poteri per completare lo sviluppo del porto di Spezia"

06 Nov, 2020 **SPEZIA** - «E' 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 » - Ad indicare la strada della continuità ma anche quella dell' accelerazione dei processi per il completamento del Piano Regolatore Portuale , settore merci e crociere, è Alessandro Laghezza, presidente Confetra Liguria. In un appello rivolto alla ministra dei trasporti e Logistica, Paola De Micheli, auspica che il commissario dell' ente portuale «disponga 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 e del Mar Ligure Orientale, percorso che oggi merita di essere valorizzato». Il percorso previsto dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema , 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 Laghezza, rivolto alla ministra - « il **porto** di La **Spezia** , che è stato per molti anni un punto di riferimento per efficienza e competitività di tutta la portualità nazionale, contribuendone 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 Spezia ringrazia il ministro per la nomina Di Sarcina a commissario

LA SPEZIA Le associazioni degli spedizionieri, degli agenti marittimi e dei doganalisti del porto della Spezia, esprimono soddisfazione e apprezzamento per la immediata nomina dell'ingegner Francesco Di Sarcina a commissario dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Riconosciamo a questo proposito alla ministra Paola De Micheli, per la scelta e i tempi scrivono in una nota i presidenti Andrea Fontana, Bruno Pisano e Giorgio S. Bucchioni l'attenzione che con questa nomina ha avuto nei confronti dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. La ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti con la nomina del segretario generale, ha colto la necessità di garantire non solo l'immediata continuità ma anche di manifestare e imprimere sostegno nella conduzione delle politiche e delle gestioni operative della AdSP del Mar Ligure Orientale. Dopo la stagione delle inchieste e i processi di riorganizzazione voluti dalla riforma Del Rio continua il documento che nel nostro caso è stata accentuata perché ha dovuto creare un sistema portuale contiguo e complementare ma fra due Regioni, i nostri due porti hanno oggi bisogno di guardare al futuro concretizzando opere e progetti in itinere che possono assicurare sempre più efficienza al nostro sistema portuale e logistico. Siamo certi di essere in sintonia con la ministra Paola De Micheli nella consapevolezza che il sistema portuale del Mar Ligure orientale ha tutte le originalità, funzionalità e potenzialità per svilupparsi in maniera sempre più sostenibile grazie anche ad anni nei quali ha dato ampia dimostrazione di saper crescere. Per questo non può permettersi ritardi, anzi ha bisogno di accelerare i suoi progetti strategici e di sviluppo come la stazione crocieristica, il waterfront e la spinta ai trasporti su ferrovia, conseguenti alla omogeneizzazione delle sue funzioni e agli investimenti produttivi. Il porto della Spezia ha ambiziosi programmi di espansione e di riorganizzazione: sia il terminal LSCT Gruppo Contship che il terminal del Golfo Gruppo Tarros, si apprestano ad investire ingenti risorse private per nuove infrastrutture necessarie a mantenere alti i livelli di efficienza e attirare nuovi traffici. E siamo fortemente certi, come attori che operano in una comunità portuale coesa che, soprattutto in questo tempo che ci è dato, tutte le risorse vadano impegnate per lo sviluppo e la crescita, le quali richiedono, a loro volta, di velocizzare i tempi per aumentare la capacità di competere. Siamo convinti che l'attuale commissario che Lei ha nominato sarà in grado, come ha già ampiamente dimostrato, di condurre in futuro, nella continuità della guida e della gestione, ogni azione utile per il successo del nostro sistema e quindi del sistema Paese. Saremo lieti come operatori conclude il documento che la ministra possa al più presto visitare il nostro sistema portuale. I presidenti: Andrea Fontana, presidente Associazione Spedizionieri del Porto; Bruno Pisano, presidente Associazione Doganalisti del Porto; Giorgio Santiago Bucchioni, presidente Associazione Agenti Marittimi del Porto.



Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto della Spezia è diminuito del -11,7%

A Marina di Carrara il calo è stato del -7,9% Nel terzo trimestre di quest' anno il calo del traffico delle merci movimentato dai porti del sistema portuale della Liguria orientale, in atto dall' ultimo trimestre del 2019, ha mostrato un' attenuazione essendo state movimentate complessivamente 4,04 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -11,1% sul periodo luglio-settembre dello scorso anno, di cui 3,46 milioni di tonnellate movimentate dal **porto** di La **Spezia** (-11,7%) e 582mila tonnellate dal **porto** di Marina di Carrara (-7,9%). A La **Spezia** il traffico delle merci varie ha registrato una flessione del -18,8% essendo ammontato a 2,71 milioni di tonnellate, di cui 2,70 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-19,1%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 291mila teu (-15,7%) e 14mila tonnellate di altri carichi (+249,0%). Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 740mila tonnellate (+34,8%), incluse 627mila tonnellate di gas di petrolio liquefatto o compresso e gas naturale (+39,0%), 97mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+13,0%) e 16mila tonnellate di altri carichi liquidi (+31,7%). Nel comparto delle rinfuse solide il traffico è stato di 12mila tonnellate (-62,7%) per la totalità costituite da minerali e materiali da costruzione (-51,2%). Nel terzo trimestre del 2020 il traffico dei passeggeri si è azzerato rispetto a 288mila crocieristi nel corrispondente periodo dello scorso anno. Delle 582mila tonnellate di merci movimentate dal **porto** di Marina di Carrara, 565mila erano costituite da merci varie (-5,0%), di cui 332mila tonnellate di merci in container (+14,1%), 206mila tonnellate di rotabili (+11,5%) e 27mila tonnellate di altre merci varie (-77,0%), e 17mila tonnellate di rinfuse solide (-54,3%). Nel terzo trimestre di quest' anno alla **Spezia** il traffico complessivo allo sbarco è stato di 1,69 milioni di tonnellate (-7,2%) e quello all' imbarco a 1,78 milioni di tonnellate (-15,6%), mentre a Marina di Carrara gli sbarchi si sono attestati a 208mila tonnellate (-12,6%) e gli imbarchi a 374mila tonnellate (-5,1%). Nei primi nove mesi del 2020 il **porto** della **Spezia** ha movimentato complessivamente 10,07 milioni di tonnellate, con una flessione del -17,5% sullo stesso periodo dello scorso anno, e il **porto** di Marina di Carrara 1,91 milioni di tonnellate (-16,9%).



6 novembre 2020

Nel terzo trimestre il traffico delle merci nel porto della Spezia è diminuito del -11,7%

A Marina di Carrara il calo è stato del -7,9%

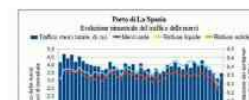
Nel terzo trimestre di quest'anno il calo del traffico delle merci movimentato dai porti del sistema portuale della Liguria orientale, in atto dall'ultimo trimestre del 2019, ha mostrato un'attenuazione essendo state movimentate complessivamente 4,04 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -11,1% sul periodo luglio-settembre dello scorso anno, di cui 3,46 milioni di tonnellate movimentate dal porto di La Spezia (-11,7%) e 582mila tonnellate dal porto di Marina di Carrara (-7,9%).

A La Spezia il traffico delle merci varie ha registrato una flessione del -18,8% essendo ammontato a 2,71 milioni di tonnellate, di cui 2,70 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-19,1%) totalizzate con una movimentazione di contenitori pari a 291mila teu (-15,7%) e 14mila tonnellate di altri carichi (+249,0%). Nel settore delle rinfuse liquide sono state movimentate 740mila tonnellate (+34,8%), incluse 627mila tonnellate di gas di petrolio liquefatto o compresso e gas naturale (+39,0%), 97mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+13,0%) e 16mila tonnellate di altri carichi liquidi (+31,7%). Nel comparto delle rinfuse solide il traffico è stato di 12mila tonnellate (-62,7%) per la totalità costituita da minerali e materiali da costruzione (-51,2%). Nel terzo trimestre del 2020 il traffico dei passeggeri si è azzerato rispetto a 288mila crocieristi nel corrispondente periodo dello scorso anno.

Delle 582mila tonnellate di merci movimentate dal porto di Marina di Carrara, 565mila erano costituite da merci varie (-5,0%), di cui 332mila tonnellate di merci in container (+14,1%), 206mila tonnellate di rotabili (+11,5%) e 27mila tonnellate di altre merci varie (-77,0%), e 17mila tonnellate di rinfuse solide (-54,3%).

Nel terzo trimestre di quest'anno alla Spezia il traffico complessivo allo sbarco è stato di 1,69 milioni di tonnellate (-7,2%) e quello all'imbarco a 1,78 milioni di tonnellate (-15,6%), mentre a Marina di Carrara gli sbarchi si sono attestati a 208mila tonnellate (-12,6%) e gli imbarchi a 374mila tonnellate (-5,1%).

Nei primi nove mesi del 2020 il porto della Spezia ha movimentato complessivamente 10,07 milioni di tonnellate, con una flessione del -17,5% sullo stesso periodo dello scorso anno, e il porto di Marina di Carrara 1,91 milioni di tonnellate (-16,9%).



Porti, La Spezia e Marina di Carrara apripista nella pianificazione strategica

di M.Fr.

Nei porti italiani non solo si concentrano ovvie funzioni strategiche di ordine trasportistico e logistico, ma si gioca anche una importante partita urbanistica. E questo perché le città italiane, diversamente da quelle in altri paesi, non hanno delocalizzato per tempo le zone di attracco e traffico merci e passeggeri, così che i porti italiani hanno finito per fare parte integrante delle città, costituendo a volte anche una barriera tra l' aggregato urbano e il mare. Come è noto con il correttivo al Dlgs n.169/2016 (Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le **Autorità Portuali**) alla pianificazione portuale è stata attribuita una dimensione strategica inedita, prevedendo nel processo di pianificazione del porto il Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema** (Dpss). L' incontro su dedicato alla "dimensione strategica dei piani portuali" - in programma il 20 novembre prossimo a Urbanpromo Progetti per il Paese - servirà a fare un bilancio di questi primi anni di vita della novità. «Nel 2016 - spiega Rosario Pavia, responsabile della Community dell' Istituto nazionale di urbanistica Porti città territori - è stata portata a termine una revisione complessiva della legislazione sulla portualità, che risaliva al 1994. Nel convegno a Urbanpromo faremo il punto sulla risistemazione, e in particolare approfondiremo il nuovo strumento costituito dal Documento di pianificazione strategica di **sistema**». Il Dpss, ricordano i tecnici dell' Inu, ha una duplice funzione: da un lato fa in modo che i porti siano inseriti nel **sistema** infrastrutturale di riferimento, in un' ottica strategica, per meglio utilizzarli nelle loro funzioni; dall' altro il Documento ha l' obiettivo di ottimizzare le relazioni tra porti e sistemi urbani, particolarmente importante in contesti come i nostri dove, come si diceva, gli scali sono "immersi" nelle città. Al centro della giornata del 20 novembre ci sarà un caso concreto, offerto dall' **Autorità** di **Sistema** Portuale Mar Ligure Orientale - competente sui porti della Spezia e di Marina di Carrara - che è stata la prima in Italia, ad approvare il Dpss, dopo due anni di lavoro. «Si tratta di un documento molto agile e snello - anticipa il segretario generale dell' Authority portuale - Francesco Di Sarcina - che detta le regole generali di natura strategica al disegno di pianificazione che seguirà. È dettagliato solo nella distinzione tra aree portuali in senso stretto e aree di interazione porto-città»: sulle prime agiranno i piani regolatori portuali, mentre le altre saranno pianificate dai Comuni. Di Sarcina spiega che sui porti di Spezia e di Marina di Carrara si è svolto un confronto con gli enti e gli stakeholder del territorio, definendo cinque principi comuni di strategia. Uno di questi consiste nel' individuare «ampliamenti infrastrutturali che siano il più realizzabili possibile, indicazione che troverà realizzazione specifica a seconda delle caratteristiche e delle esigenze dei due territori». Un altro principio è quello dell' unificazione della gestione privata delle funzioni crocieristiche. L' orizzonte è quello del miglioramento e dell' efficienza che si traduce anche, dice Di Sarcina, «nell' ottimizzazione degli spazi, delle funzioni e delle infrastrutture per i due scali», che sempre di più nel dialogo e nella relazione si andranno a costituire come un unico porto.



IL PORTO GUARDA AL FUTURO

Progetto Hub, accordo con Sapis Più casse di colmata e lavori più veloci

Si profila un bando di manutenzione per iniziare a scavare subito e venire incontro alle esigenze di alcuni terminalisti e delle navi da crociera

RAVENNA Un accordo con Sapis per due ulteriori casse di colmata che potrebbero far risparmiare fino a 600 giorni di lavoro nella fase cruciale del Progetto Hub. E nel frattempo un bando di manutenzione da 10 milioni per iniziare a scavare subito e consentire già dalla prossima estate di rendere più facile il lavoro per alcuni terminalisti e soprattutto dare agio alle crociere. Il general contractor Rcm impiegherà i prossimi cinque mesi per la progettazione esecutiva, ma la cordata italo-belga potrà avvalersi di un lavoro compiuto dagli uffici tecnici di Ap che hanno portato a stringere un patto con Sapis, disposta a ospitare su proprie aree circa 900 mila metri cubi di escavi: «E' chiaro che le tempistiche sono ora in capo a chi è affidatario dei lavori - precisa il presidente dell' ente di via Antico Squero, Daniele Rossi-. Abbiamo però la ragionevole aspettativa che questa novità possa comprimere di 500-600 giorni la realizzazione complessiva del progetto Hub **portuale**». L' accordo con il gruppo di via Darsena San Vitale potrebbe risultare strategico soprattutto in una fase, quella della prima tranche di esca vi. Dopo il termine della fase progettuale, si potrà infatti procedere con lo svuotamento delle casse di colmata. Durerà circa dieci o dodici mesi, a meno di una soluzione logistica migliorativa studiata nelle precedenti settimane da Rcm. Aquel punto partirà il momento cruciale per le operazioni di scavo, quelle fra la canaletta di accesso al porto, l' area crociere e la penisola Trattaroli: «Con la novità data dall' accordo col Sapis - spiega ancora Rossi - potremmo vedere questa fase completata nell' estate del2023». Parallelamente partirà il cantiere per la demolizione e il rifacimento delle banchine oltre che la predisposizione delle aree logistiche. Solo quando le nuove banchine saranno ultimate sarà possibile procedere con la fase di scavo che interessa invece i fondali più prossimi alle sponde del Candiano. Nel frattempo però sono in corso le analisi sulla qualità dei fanghi da scavare, dopo quelle compiute nella fase precedente al progetto definitivo e al bando da 235 milioni definitivamente assegnato giovedì: «Alcune delle analisi sono compiute da noi con la supervisione di Arpa. Altre, quelle più sensibili, sono fatte direttamente da loro. In base ai risultati che avremo le tempistiche che potrebbero rimanere sulle stime del progetto definitivo o essere ulteriormente compresse. Rimane comunque la riduzione dei tempi raggiunta grazie alle due nuove casse di colmata messe a disposizione da Sapis». Prima della fase di scavo del Progetto Hub però l' **Autorità portuale** ha in corso un bando da dieci milioni di manutenzione ordinaria dei fondali: «Questo escavo interverrà in particolare sulla parte di fondali del bacino di evoluzione dell' area delle crociere, ma comprenderà anche altri interventi manutentivi», spiega Rossi che precisa come fra circa due settimane dovrebbero scadere i termini del bando e dopo ulteriori due mesi sarà possibile affidare l' appalto. Ovviamente si ha già una soluzione anche per i fanghi estratti per questa manutenzione: «Abbiamo reperito un' area idonea - aggiunge il presidente dell' Ap -, ma l' aggiudicatario dovrà dotarsi anche di un mini -impianto mobile di trattamento fanghi». Qualcosa di enormemente più ridotto, ma sul concetto del sistema che sarà utilizzato nella fase due del Progetto Hub, quella che consentirà di arrivare a -14,5 metri, per cui il 6 agosto scorso sono stati stanziati 85 milioni dal Governo. Il bando in assegnazione fra tre mesi sarà poi l' occasione per sperimentare una nuova tecnologia: «Utilizzeremo sistemi di dragaggio ecologico, che consentono di trattare gli escavi già a bordo -





Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

troppo ampi. Per il futuro chissà». Giunge intanto il plauso del presidente di Tcr, Giannantonio Mingozzi: «La firma del contratto di affidamento dei lavori di escavo per la realizzazione ed il rafforzamento dell' Hub **Portuale** di Ravenna, con fondali a 12,50, oltre 7 chilometri di nuove banchine ed il nuovo terminal container in Trattaroli, va a beneficio sia della qualità e capacità di offerta e di servizi del nostro porto sia della crescita dell' economia di tutta la Regione».

Hub portuale

Una firma a beneficio dell' economia

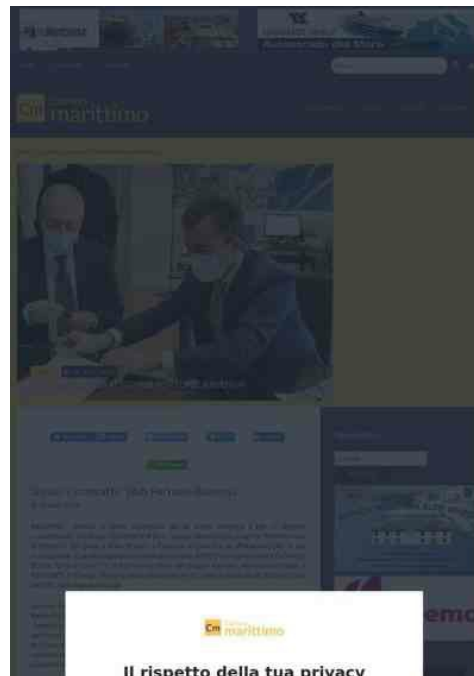
La firma del contratto di affidamento dei lavori di escavo per la realizzazione e il rafforzamento dell' Hub **Portuale** di Ravenna, con fondali a 12.50, oltre 7 chilometri di nuove banchine e il nuovo terminal container in Trattaroli, va a beneficio sia della qualità e capacità di offerta e di servizi del nostro porto sia della crescita dell' economia di tutta la Regione. Un investimento così importante riguarda in primo luogo le ragioni di competitività del nostro scalo che si accrescono, ma non dimentichiamo che nel contempo il porto di Ravenna diventa sempre più una grande opportunità per le imprese di tutta la Regione, il porto dell' Emilia Romagna, come abbiamo sempre auspicato. È doveroso ringraziare le Istituzioni a tutti i livelli e l' **Autorità Portuale** con il suo presidente per un obiettivo raggiunto grazie anche alla coesione delle forze sociali e imprenditoriali, un insieme di lavori previsti che offriranno anche nuove opportunità occupazionali e la capacità di sostenere una vera concorrenza con i principali porti italiani, guadagnando nuove opportunità di mercato. Giannantonio Mingozi, presidente Tcr.

The screenshot shows a newspaper page with several news items. The main headline is 'Una firma a beneficio dell' economia'. Other visible headlines include 'Vaccini, inaccettabile mandar via pazienti a mani vuote', 'Pineta di Classe, bene la sterilizzazione dei daini', and 'Dante, il terzo volto più ritratto nell'arte'. There is a photo of a group of people in a meeting or press conference. The page number '16' is visible in the top left corner.



Siglato il contratto "Hub Portuale Ravenna"

06 Nov, 2020 RAVENNA - Avviare le opere strategiche per un intero territorio e per un importo considerevole, che sfiora i 200 milioni di Euro , questo l'obiettivo del progetto 'Hub Portuale di Ravenna' del quale è stato firmato a Ravenna, il contratto di affidamento per la sua realizzazione . L' appalto aggiudicato nel giugno scorso, dall' ATI con capogruppo il Consorzio Stabile 'Grandi Lavori' (con RCM costruzioni del Gruppo Rainone, impresa principale, e FINCOSIT) e la belga Dredging International (e per la parte progettuale da Technital spa, Sispi Srl, F&M Ingegneria spa). La 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. La fase II 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 n el corso del 2021 , dopo aver ottenuto le relative autorizzazioni ambientali, sarà posto a bando di gara. Si è svolta inoltre in Prefettura la 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 Mar Adriatico centro settentrionale, **Daniele Rossi**, dal rappresentante del general contractor, Umberto Esposito e, relativamente all' Art.10 del Protocollo, riguardante il monitoraggio dei flussi di manodopera, anche dalle Organizzazioni Sindacali e dall' Ispettorato Territoriale del Lavoro di Ravenna - Forlì-Cesena, viene sottoscritto alla presenza, tra gli altri, della ministra De Micheli e del sindaco di Ravenna, Michele de Pascale, collegati in videoconferenza.



Hub Portuale di Ravenna: sottoscritto il contratto per affidamento lavori

(FERPRESS) **Ravenna**, 6 NOV E' stato sottoscritto ieri 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 Sciarrone 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 S.c.r.l. del quale è socio maggioritario e di riferimento la Rcm Costruzioni del Gruppo Rainone 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, dal rappresentante 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 diviene ancora più importante in casi, come quello del Contratto di affidamento firmato quest'oggi, 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.



Informare

Ravenna

Firmato il contratto per la realizzazione dei lavori della prima fase del progetto Hub Portuale di Ravenna

Opere per un valore complessivo di 235 milioni euro Ieri a Ravenna è stato sottoscritto il contratto di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori della prima fase del progetto "Hub Portuale di Ravenna" che prevede l'approfondimento dei fondali dei Canali Candiano e Baiona del porto ravennate, l'adeguamento delle banchine esistenti, la realizzazione di un nuovo container terminal in Penisola Trattaroli e di aree destinate alla logistica. In particolare, i lavori della 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 del Mare Adriatico Centro-Settentrionale**, consistono nell'escavo di cinque milioni di metri cubi di sedimenti per approfondire i fondali del porto sino a -12,5 metri, 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 metri lineari a servizio di una nuova area **portuale** da destinarsi principalmente a container terminal. La firma del contratto è avvenuta in Prefettura a Ravenna tra l'**Autorità di Sistema Portuale** e il general contractor che nel giugno scorso si è aggiudicato l'appalto: il raggruppamento temporaneo d'impresе con mandataria il Consorzio Stabile Grandi Lavori del quale è socio maggioritario e di riferimento la R.C.M. Costruzioni del gruppo Rainone e mandante la Dredging International (del 15 giugno 2020). Si sta ora procedendo verso la realizzazione della seconda fase del progetto che prevede l'adeguamento delle banchine, l'approfondimento dei fondali a -14,50 metri 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.

inferMARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del Mar Adriatico

6 novembre 2020

Firmato il contratto per la realizzazione dei lavori della prima fase del progetto Hub Portuale di Ravenna

Opere per un valore complessivo di 235 milioni euro

Ieri a Ravenna è stato sottoscritto il contratto di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori della prima fase del progetto "Hub Portuale di Ravenna" che prevede l'approfondimento dei fondali dei Canali Candiano e Baiona del porto ravennate, l'adeguamento delle banchine esistenti, la realizzazione di un nuovo container terminal in Penisola Trattaroli e di aree destinate alla logistica.

In particolare, i lavori della 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 del Mare Adriatico Centro-Settentrionale**, consistono nell'escavo di cinque milioni di metri cubi di sedimenti per approfondire i fondali del porto sino a -12,5 metri, 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 metri lineari a servizio di una nuova area **portuale** da destinarsi principalmente a container terminal.

La firma del contratto è avvenuta in Prefettura a Ravenna tra l'**Autorità di Sistema Portuale** e il general contractor che nel giugno scorso si è aggiudicato l'appalto: il raggruppamento temporaneo d'impresе con mandataria il Consorzio Stabile Grandi Lavori del quale è socio maggioritario e di riferimento la R.C.M. Costruzioni del gruppo Rainone e mandante la Dredging International (del 15 giugno 2020).

Si sta ora procedendo verso la realizzazione della seconda fase del progetto che prevede l'adeguamento delle banchine, l'approfondimento dei fondali a -14,50 metri 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.

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader, ricerca di servizi gratuita.

Descrizione	Data di arrivo	Data di partenza	Chiedi
4 Altri documenti	16 Nov	17 Nov	Chiedi

Piu Notizie

Ravenna

«Hub Portuale», svolta storica per la città: firmato il contratto, lavori per 235 milioni di euro

Presenti in videoconferenza la ministra per le Infrastrutture Paola De Micheli e l' assessore regionale ai Trasporti e Infrastrutture Andrea Corsini. Sottoscritto anche il Protocollo della Legalità

E' stato sottoscritto ieri 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 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 S.c.r.l. - del quale è socio maggioritario e di riferimento la Rcm Costruzioni del Gruppo Rainone - 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**, dal rappresentante 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 diviene ancora più importante in casi, come quello del Contratto di affidamento firmato quest' oggi, 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.

Questo sito utilizza i cookie per rendere migliore la tua esperienza di navigazione. Continuando la navigazione accetti l'utilizzo dei cookies secondo quanto descritto nell'informativa.

Con 25 Notizie in anteprima, l'accesso a contenuti e servizi esclusivi. Scopri di più.

Ravenna
Economia

«Hub Portuale», svolta storica per la città: firmato il contratto, lavori per 235 milioni di euro

Presenti in videoconferenza la ministra per le Infrastrutture Paola De Micheli e l' assessore regionale ai Trasporti e Infrastrutture Andrea Corsini. Sottoscritto anche il Protocollo della Legalità

La firma del contratto di affidamento per la realizzazione dell'Hub Portuale di Ravenna.

Il sito collabora con il Prefetto di Ravenna, alla gestione 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 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 S.c.r.l. - del quale è socio maggioritario e di riferimento la Rcm Costruzioni del Gruppo Rainone - 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**, dal rappresentante 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 diviene ancora più importante in casi, come quello del Contratto di affidamento firmato quest' oggi, 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.

Ravenna, Progetto Hub Portuale: firmato il contratto per la realizzazione dei lavori

Redazione

Ravenna - E' stato sottoscritto ieri il contratto di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori della prima fase del progetto ' Hub Portuale di Ravenna ' che prevede l' approfondimento dei fondali dei Canali Candiano e Baiona del porto ravennate, l' adeguamento delle banchine esistenti, la realizzazione di un nuovo container terminal in Penisola Trattaroli e di aree destinate alla logistica. In particolare, i lavori della 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 del Mare Adriatico Centro-Settentrionale** , consistono nell' escavo di cinque milioni di metri cubi di sedimenti per approfondire i fondali del porto sino a -12,5 metri, 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 metri lineari a servizio di una nuova area portuale da destinarsi principalmente a container terminal. La firma del contratto è avvenuta in Prefettura a Ravenna tra l' **Autorità di Sistema Portuale** e il general contractor che nel giugno scorso si è aggiudicato l' appalto: il raggruppamento temporaneo d' imprese con mandataria il Consorzio Stabile Grandi Lavori del quale è socio maggioritario e di riferimento la R.C.M. Costruzioni del gruppo Rainone e mandante la Dredging International Si sta ora procedendo verso la realizzazione della seconda fase del progetto che prevede l' adeguamento delle banchine, l' approfondimento dei fondali a -14,50 metri 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.



Ravenna, Progetto Hub Portuale: firmato il contratto per la realizzazione dei lavori

04 NOVEMBRE 2020 - Redazione



Ravenna - E' stato sottoscritto ieri il contratto di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori della prima fase del progetto 'Hub Portuale di Ravenna' che prevede l'approfondimento dei fondali dei Canali Candiano e Baiona del porto ravennate, l'adeguamento delle banchine esistenti, la realizzazione di un nuovo container terminal in Penisola Trattaroli e di aree destinate alla logistica.

In particolare, i lavori della 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 del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, consistono nell'escavo di cinque milioni di metri cubi di sedimenti per approfondire i fondali del porto sino a -12,5 metri, 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

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

Transportonline

Ravenna

Hub portuale Ravenna, firmato contratto affidamento lavori

Firmato in prefettura a Ravenna, alla presenza anche della ministra dei Trasporti 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 Sciarrone, 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 e il general contractor che nel giugno scorso si è aggiudicato l'appalto (raggruppamento temporaneo d'Imprese con mandataria il Consorzio Stabile Grandi Lavori S.c.r.l. del quale è socio maggioritario e di riferimento la Rcm Costruzioni del Gruppo Rainone e mandante Dredging International), è stata accompagnata dalla firma di un protocollo di legalità sottoscritto per garantire l'attuazione di misure per la 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, dal rappresentante del general contractor, Umberto Esposito e, relativamente all'articolo 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 attivare 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 di gruppi legati alla criminalità organizzata. Questo diviene ancora più importante in casi, come quello del contratto di affidamento firmato oggi, 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 metri, nel rifacimento del primo lotto di banchine esistenti (per oltre 6,5 chilometri) per adeguarle ai nuovi fondali e nella realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 metri in Penisola Trattaroli a servizio di una nuova area portuale da destinarsi a terminal container. Si sta ora procedendo verso la realizzazione della fase II del progetto Hub Portuale di Ravenna, che prevede adeguamento delle banchine, approfondimento dei fondali a -14,50 metri e 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 Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

lo scontro

Navi, biglietti più cari La Lega porta il caso in consiglio regionale

L' esponente regionale Marco Landi chiede spiegazioni a Giani «Il presidente chiarisca se la scelta dell' Authority è legittima»

PORTOFERRAIO Il caso dell' aumento della tariffa per i servizi portuali, senza esenzioni per i residenti e per i pendolari dell' Elba è finita sui banchi del consiglio regionale. Il consigliere regionale elbano della Lega, Marco Landi, ha infatti presentato un' interrogazione a risposta scritta, rivolta al presidente Eugenio Giani e alla giunta comunale in merito all' aumento del costo dei biglietti dei traghetti, non legato in questo caso alle scelte commerciali delle compagnie di navigazione, ma alla revisione del piano della tariffe stabilito, il 30 ottobre scorso, dal comitato di gestione **portuale** dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale. «Si tratterebbe - scrive Landi - di un aumento di 1,60 euro per un biglietto di andata e ritorno per passeggero oppure di 2,80 euro in aggiunta per gli imbarchi con le auto». Una decisione che non va giù alla Lega, che chiede chiarezza al presidente Giani, a cui nei giorni scorsi si erano già rivolti, con un documento unitario, tutti i sindaci dell' isola d' Elba. «La copertura dei costi sei servizi portuali - scrive Landi - peraltro non facilmente consultabili e quindi poco trasparenti, su cui inciderebbe notevolmente il costo per la security **portuale**, non possono sostanzarsi in diretti aumenti tariffari per gli utenti senza una preventiva verifica della funzionalità degli stessi o meglio non risulterebbe legittima una diretta modifica tariffaria conseguente a spese non strategiche e funzionali al ruolo dell' **Autorità portuale**». Non solo. Landi spiega come gli aumenti tariffari avrebbero dovuto essere discussi in seno all' Osservatorio sulla continuità territoriale dell' arcipelago toscano e comunque con i sindaci dell' Elba. Per questo il consigliere regionale della Lega chiede alla giunta regionale «se la scelta compiuta dall' **Autorità** di **sistema portuale** sia legittima, cioè finalizzata alla copertura di costi sostenuti dall' ente e funzionali allo stesso». Inoltre Landi chiede, tra le varie informazioni, se il presidente e la giunta intenda «assumere delle azioni al fine di ripristinare le passate tariffe». Inoltre il consigliere chiede se la Regione «ritiene ancora strategica la funzione dell' Osservatorio sulla continuità territoriale dell' arcipelago, perché non siano stati sentiti i sindaci dell' Elba e, nell' eventuale consultazione del comitato tecnico, quale sia stata la posizione assunta dai rappresentanti regionali». Con l' interrogazione Landi chiede a Giani e alla giunta se intendano «assumere iniziative, e nel caso quali, per aumentare la trasparenza dell' **Autorità portuale**, garantire una informazione costante e adeguata sulla pianificazione e gestione dei servizi erogati dall' **Autorità portuale**, sostenere l' apertura dell' ufficio territoriale presso Portoferraio, come più volte richiesto dalla comunità elbana e dal Comune di Portoferraio con la precedente amministrazione Ferrari». --



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

Trovate in mare altre due ecoballe

Una è stata già issata a bordo da nave Anteo, l' altra sarà recuperata stamani a 44 metri di profondità

PIOMBINO Altre due ecoballe individuate nel golfo di Follonica davanti alla centrale di Tor del Sale. Una rimessa in superficie e segnalata da un motopoesca, è stata prontamente issata a bordo di nave Anteo. Anteo è l' unità della Marina Militare che conduce, insieme alla Guardia Costiera, la terza campagna di ricerca e recupero delle balle di rifiuti di plastica perse cinque anni fa nel mare prospiciente le coste di Piombino e Foillonica. Un' altra ecoballa è stata scoperta a circa 44 metri di profondità e sarà recuperata probabilmente stamani. Le ricerche erano riprese lo scorso 20 ottobre e il meteo propizio di questi giorni con mare calmo e visibilità sottomarina vanno avanti di buona lena. Il comitato di indirizzo, coordinato dal capo dipartimento della Protezione civile Angelo Borrelli a metà ottobre aveva dato via libera alla terza fase delle operazioni, iniziate il 6 agosto scorso e che hanno visto dapprima la Marina Militare impegnata nelle fasi di ricerca, localizzazione, identificazione e recupero di 12 ecoballe: in totale furono 56 quelle disperse dalla Ivy nel luglio 2015, di cui 16 recuperate in passato da pescatori. In una seconda fase, a settembre, spiega una nota della Marina, si è tenuta una campagna per la mappatura dei fondali elaborata dai tecnici di Ispra, Cnr e Capitanerie di Porto. Nelle ultime settimane le operazioni si sono concentrate sul recupero (avvenuto con successo) di un' ecoballa localizzata sui fondali ad est dell' isola di Cerboli, ma non recuperata ad agosto a causa delle particolari difficoltà dovute alle condizioni del fondale. Le attività condotte nel tratto di mare antistante Piombino e, sotto il coordinamento del dipartimento della Protezione Civile, hanno visto impegnate nave Anteo con a bordo i palombari del gruppo operativo subacquei della Marina, il ministero dell' Ambiente, la Regione Toscana, oltre a mezzi e personale della Guardia costiera. Della squadra faceva parte anche il d di cacciagione Termoli, ora non operativo a causa di una serie di contagi covid tra l' equipaggio. La nave è rientrata a La Spezia e sarà sostituita da un' altra unità oppure tornerà ad operare con un altro equipaggio dopo l' opportuna sanificazione e quarantena. In parallelo proseguono le operazioni di verifica, mediante l' utilizzo di un sottomarino a comando remoto (Rov), «dei target individuati dalle precedenti ricerche». Ieri è stata appunto individuata una nuova ecoballa sul fondale. Stamani dopo la partenza dal porto di Piombino, le squadre dei palombari provvederanno al recupero. In questo modo il numero delle balle tolte dai fondali arriverà a 14, mentre altre 18 si stima siano state agganciate fortuitamente dai pescherecci o trovate spiaggiate. In totale si arriva a 32 ecoballe delle 56 che si ipotizza siano state perse in mare dalla motonave Ivy. La missione della Protezione Civile comunque non si ferma, si conta di arrivare a recuperare altre balle. Intanto la motonave Ivy, all' epoca dei fatti battente bandiera delle isole Cook, ora è stata ribattezzata a lvi 1 una nave General Cargo Ship costruita nel 1985 e naviga sotto bandiera di Panama. Il 30 ottobre scorso aveva fatto scalo al porto di Marina di Carrara dove gli è stata notificata dalla Guardia Costiera una sanzione per i danni provocati dalla perdita delle ecoballe, ma non è chiaro come sarà possibile costringere l' armatore a pagare a meno di poter sospendere la circolazione nelle acque territoriali italiane. Di certo è una beffa che la nave possa continuare ad essere utilizzata nei nostri mari e nei nostri porti. Luca Filippi.

10
Grosseto I fatti di cronaca

Trovate in mare altre due ecoballe

Una è stata già issata a bordo da nave Anteo, l' altra sarà recuperata stamani a 44 metri di profondità

FENOMENO
Altre due ecoballe individuate nel golfo di Follonica davanti alla centrale di Tor del Sale. Una rimessa in superficie e segnalata da un motopoesca, è stata prontamente issata a bordo di nave Anteo. Anteo è l' unità della Marina Militare che conduce, insieme alla Guardia Costiera, la terza campagna di ricerca e recupero delle balle di rifiuti di plastica perse cinque anni fa nel mare prospiciente le coste di Piombino e Foillonica. Un' altra ecoballa è stata scoperta a circa 44 metri di profondità e sarà recuperata probabilmente stamani. Le ricerche erano riprese lo scorso 20 ottobre e il meteo propizio di questi giorni con mare calmo e visibilità sottomarina vanno avanti di buona lena. Il comitato di indirizzo, coordinato dal capo dipartimento della Protezione civile Angelo Borrelli a metà ottobre aveva dato via libera alla terza fase delle operazioni, iniziate il 6 agosto scorso e che hanno visto dapprima la Marina Militare impegnata nelle fasi di ricerca, localizzazione, identificazione e recupero di 12 ecoballe: in totale furono 56 quelle disperse dalla Ivy nel luglio 2015, di cui 16 recuperate in passato da pescatori. In una seconda fase, a settembre, spiega una nota della Marina, si è tenuta una campagna per la mappatura dei fondali elaborata dai tecnici di Ispra, Cnr e Capitanerie di Porto. Nelle ultime settimane le operazioni si sono concentrate sul recupero (avvenuto con successo) di un' ecoballa localizzata sui fondali ad est dell' isola di Cerboli, ma non recuperata ad agosto a causa delle particolari difficoltà dovute alle condizioni del fondale. Le attività condotte nel tratto di mare antistante Piombino e, sotto il coordinamento del dipartimento della Protezione Civile, hanno visto impegnate nave Anteo con a bordo i palombari del gruppo operativo subacquei della Marina, il ministero dell' Ambiente, la Regione Toscana, oltre a mezzi e personale della Guardia costiera. Della squadra faceva parte anche il d di cacciagione Termoli, ora non operativo a causa di una serie di contagi covid tra l' equipaggio. La nave è rientrata a La Spezia e sarà sostituita da un' altra unità oppure tornerà ad operare con un altro equipaggio dopo l' opportuna sanificazione e quarantena. In parallelo proseguono le operazioni di verifica, mediante l' utilizzo di un sottomarino a comando remoto (Rov), «dei target individuati dalle precedenti ricerche». Ieri è stata appunto individuata una nuova ecoballa sul fondale. Stamani dopo la partenza dal porto di Piombino, le squadre dei palombari provvederanno al recupero. In questo modo il numero delle balle tolte dai fondali arriverà a 14, mentre altre 18 si stima siano state agganciate fortuitamente dai pescherecci o trovate spiaggiate. In totale si arriva a 32 ecoballe delle 56 che si ipotizza siano state perse in mare dalla motonave Ivy. La missione della Protezione Civile comunque non si ferma, si conta di arrivare a recuperare altre balle. Intanto la motonave Ivy, all' epoca dei fatti battente bandiera delle isole Cook, ora è stata ribattezzata a lvi 1 una nave General Cargo Ship costruita nel 1985 e naviga sotto bandiera di Panama. Il 30 ottobre scorso aveva fatto scalo al porto di Marina di Carrara dove gli è stata notificata dalla Guardia Costiera una sanzione per i danni provocati dalla perdita delle ecoballe, ma non è chiaro come sarà possibile costringere l' armatore a pagare a meno di poter sospendere la circolazione nelle acque territoriali italiane. Di certo è una beffa che la nave possa continuare ad essere utilizzata nei nostri mari e nei nostri porti. Luca Filippi.

Ambulante abusivo ed evasore totale

Incidente sull' Aurelia Camion si ribalta e perde il carico



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Travolto e ucciso al porto, l'ipotesi della distrazione

L'autopsia sul vigilante Luca Bongiovanni ha confermato la morte per trauma multiorgano, tipico delle lesioni da impatto. Il rebus della manovra dell'autista

di Marina Verdenelli E' morto per un trauma multiorgano, tipico delle lesioni da impatto, sormontato dal mezzo pesante che prima lo ha urtato e poi lo ha investito. Per avere maggiore conferma che sia stato arrotato si faranno dei rilievi, anche fotografici, sulle ruote del camion per trovare tracce di abbigliamento indossato della vittima e tracce di tessuto umano. Questi i primi esiti dell' autopsia eseguita ieri sul corpo di Luca Bongiovanni, il vigilante di 52 anni investito mercoledì alla banchina 23 del **porto**. L' esame, disposto dal pubblico ministero Ruggiero Dicuonzo, è stato eseguito dal medico legale Loredana Buscemi. Presente anche un perito di parte, nominato dai due figli e dalla ex moglie della vittima, attraverso gli avvocati Alessio Stacchiotti e Manuela Caucci, il medico legale Roberto Scendoni, di Macerata. Il perito ha partecipato all' esame autopsico. La morte del 52enne sarebbe sopraggiunta per un choc emorragico dalle fratture multiple riportate al bacino, tipiche di un investimento. Sull' esatta dinamica dell' incidente, avvenuto alle 18.40, venti minuti prima che il vigilante della ditta Suretè smontasse dal turno, si attende un confronto con i filmati delle telecamere presenti in zona. I dispositivi sono al vaglio della Capitaneria di **Porto** dopo i primi rilievi fatti dai carabinieri della Compagnia di Ancona, guidati dal capitano Manuel Romanelli. Intanto anche la sorella del deceduto si è rivolta ad un legale, l' avvocato Marina Magistrelli, per una eventuale costituzione di parte civile nel caso si arrivi ad un processo e si arrivi a ravvisare responsabilità sul camionista alla guida del mezzo pesante. Perché non si è fermato e ha proseguito la marcia? Era al cellulare? Sono al vaglio i tabulati telefonici per verificarlo, è già stata fatta richiesta per visionarli. L' uomo non si è accorto che Bongiovanni era uscito dal gabbiotto, passando davanti al mezzo, un rimorchio lungo 14 metri, probabilmente per raggiungere il finestrino del lato di guida e prendere da lì il documento di carico. La salma fino a ieri sera non era stata ancora restituita ai familiari. Questa mattina si terrà un presidio dei sindacati, Cgil, Cisl e Uil, insieme alle categorie Filcams, Fisascat, Uiltucs, Filt, Fit e Uilt, al varco della Repubblica, come testimonianza di vicinanza ai famigliari della vittima. Sull' incidente, la stessa banchina dove il 10 giugno di un anno fa fa perse la vita l' agente marittimo, Luca Rizzeri, ucciso da una cima che si era spezzata da una nave container appena attraccata, intervengono i sindacati. «L' ennesimo morto sul lavoro - scrivono Cgil, Cisl e Uil Marche - istituzioni, imprese, operatori dimostrano di non riuscire a far funzionare al meglio il sistema di norme e comportamenti necessari. Faremo tutto quanto in nostro potere per mettere la parola fine a questi drammi sul lavoro».



Anche fuori servizio, le navi da crociera invadono il porto: ieri ce ne erano 11

IL FENOMENO «Tante navi così non si erano viste nemmeno fuori al porto di Pearl Harbour prima dell' attacco». O ancora: «Sembra lo schema della battaglia navale». Sono solo alcuni dei commenti su Facebook dei civitavecchiesi alla vista di tante navi da crociera sia in porto che in rada. Un fenomeno, quello della sosta inoperosa delle navi, iniziato durante il lockdown, ma che nelle ultime settimane desta sempre più curiosità. Soprattutto per chi abita nella zona a monte della città, lo skyline che si para davanti agli occhi è di grande impatto. Con grattacieli galleggianti ormeggiati in porto e altri giganti del mare che sostano appena fuori dallo scalo. E ieri mattina il colpo d'occhio è stato ancora più stupefacente. Ben 11 le navi visibili, un numero tale che non si era mai visto nei bei tempi, prima del Covid, in cui Civitavecchia era il primo porto per movimento di croceristi d'Italia e il secondo del Mediterraneo e che si conferma tale anche in piena pandemia (è infatti lo scalo col maggior numero di unità in sosta inoperosa). Ormeggiate la Costa Fortuna, Msc Divina, Costa Smeralda (l'unica operativa, che ieri faceva l'abituale sosta settimanale con i passeggeri a bordo), Pacific Princess, Costa Diadema e Norwegian Star. Esauriti gli accosti in rada c'erano invece Carnival Magic, Carnival Valor, Costa Pacifica, Costa Favolosa e Aida Blu. Quest'ultima un paio di settimane fa aveva annunciato la ripartenza proprio dal terminal Amerigo Vespucci con crociere dedicate al mercato tedesco. Poi due giorni fa, per il complicarsi della situazione della pandemia in Europa, la decisione di fermare i tour del Mediterraneo. Aida Blu ha comunque deciso di restare, anche se in sosta inoperosa, fuori allo scalo che aveva scelto come homeport per le sue crociere. Ma perché tante navi scelgono Civitavecchia come base durante i periodi di inattività e cosa comporta questo per la città e il suo porto? Sicuramente influisce la vicinanza con l'aeroporto internazionale di Fiumicino che è uno dei pochi in questi mesi a garantire collegamenti intercontinentali necessari agli armatori per il turn around degli equipaggi. Ma a far pendere l'ago della bilancia su Civitavecchia sono anche i servizi offerti dal terminal Amerigo Vespucci, gestito da Rct, società di cui fanno parte come soci Msc, Costa e Royal Caribbean. E le navi, sia quando sono ancorate alle banchine o ferme in rada, sono comunque una risorsa per l'economia portuale. Hanno necessità di fare provviste e approvvigionamenti e debbono smaltire i rifiuti di bordo, garantiscono lavoro a operatori e società, tra cui la Seport, in un momento di crisi dovuta all'emergenza Coronavirus. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Tidei: «Sulle concessioni demaniali via l' imposta»

LA PROPOSTA «Bene l' atto di indirizzo della Regione sullo sviluppo del porto, ma ora si cancelli l' imposta sulle concessioni». La presidente della commissione Attività produttive della Pisana, Marietta Tidei torna ad intervenire sul percorso di rilancio dello scalo intrapreso dalla Regione Lazio sollecitando però aiuti concreti. «Ritengo che occorra potenziare l' impegno prevedendo la cancellazione dell' imposta regionale sulle concessioni demaniali, soprattutto in un momento drammatico come questo. La stessa Giunta nel suo Atto di indirizzo riconosce la gravità della situazione per il cluster. Chiediamo all' assessore al ramo di intervenire all' interno dello schema di bilancio. Qualora non fosse così - continua Tidei - penso che tutti i consiglieri del territorio debbano impegnarsi per proporre lo stop all' imposta in un emendamento al bilancio. L' imposta sui canoni del demanio marittimo pesa per circa 1,2 milioni sulle casse delle società portuali e in un momento di forte crisi, è necessario sostenere il settore con un alleggerimento del peso fiscale. Ci sono istanze presentate da diversi concessionari e la stessa **Autorità** ha evidenziato che l' imposta sui canoni non viene più applicata dalle altre Regioni. Per il Lazio conclude - non si tratterebbe di una cifra enorme, ma per le imprese sarebbe un segnale importante». Intanto, sempre in tema di aiuti allo scalo per uscire dalla crisi del Covid, il Comitato di gestione dell' Adsp ha approvato una variazione di bilancio da oltre 100 milioni di euro. «Sono stati messi a bilancio i finanziamenti stanziati dal Mit si legge in una nota di Molo Vespucci - che ha ritenuto prioritaria la proposta avanzata dall' **Autorità portuale** per le due opere infrastrutturali per la viabilità del porto di Civitavecchia, cui sono destinati circa 70 milioni e il nuovo porto commerciale di Fiumicino cui andranno gli altri 30 milioni, oltre ad ulteriori 900 mila euro per la manutenzione straordinaria delle banchine del porto di Civitavecchia». Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Regione Lazio: ok alla ZLS di Roma

Turchia, Grecia, Italia e Germania collegate anche via mare con la joint Mercitalia Rail-TX insieme ad Alpe Adria. Non smette di potenziarsi il porto che movimentava più merci di tutti con le ferrovie

Civitavecchia. La Zona logistica semplificata (ZLS) è in dirittura d'arrivo nel porto di Civitavecchia. Lo ha annunciato il presidente del sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale, Francesco Maria di Majo. È infatti stato adottato dalla Regione Lazio il documento propedeutico alla definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS, stilato dall'Adsp tirrenica e inviato a giungo alla Giunta della Capitale. L'atto di indirizzo, denominato Blue Economy e Sviluppo Economico: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio, è stato deliberato stamattina dopo la presentazione dei contenuti dall'Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità, Mauro Alessandri, di concerto con i colleghi Ornelli (Sviluppo economico), Di Berardino (Lavoro, Scuola e Formazione), Sartore (Bilancio e Programmazione Economica, Valeriani (Urbanistica). Nel documento propedeutico si dà mandato al gruppo di Lavoro presieduto dall'Autorità di sistema portuale della Capitale di redigere entro cinque mesi il documento finale da inviare alla presidenza del Consiglio dei ministri. «Nei prossimi giorni convocherò il Gruppo di Lavoro e inizieremo subito», ha detto di Majo, secondo il quale l'istituzione di una zona dove le imprese possono pagare meno tasse e ricevere più facilmente finanziamenti «rappresenta un grande passo compiuto nei confronti segue in ultima pagina



Bollettino Avvisatore Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ok ZLS Roma

della portualità del Lazio e di tutto ciò che ruota intorno ad esso in termini di economia, sviluppo, occupazione, 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 Lazio ha 300 chilometri di costa, il suo core-business è proprio nell'export, con la chimica e la farmaceutica che in questo momento sono in primo piano più che mai», spiega il segretario generale della Fit-Cisl del Lazio, Marino Masucci, secondo il quale bisogna puntare «sulla valorizzazione delle potenzialità ancora inespresse. La creazione della ZLS va verso questa direzione. L'auspicio è che si continui a procedere in modo celere».

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 68 - 7-11-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Bozza di Normativa
per mettere a posto le procedure di autorizzazione di Caronte, il nuovo sistema di gestione dei container in mare. La proposta di regolamento del ministero della Difesa è stata presentata al Consiglio dei Ministri il 25 ottobre scorso. Il documento è stato approvato in Consiglio dei Ministri il 27 ottobre scorso. Il regolamento entrerà in vigore il 1° novembre 2020.

Ok ZLS Roma
La ZLS Roma è stata approvata dal Consiglio dei Ministri il 27 ottobre scorso. Il regolamento entrerà in vigore il 1° novembre 2020. La ZLS Roma è un sistema di gestione dei container in mare che consentirà di migliorare l'efficienza e la sicurezza delle operazioni di carico e scarico dei container sulle navi.

Crociera sicura
Le linee crociere si stanno riprendendo. Le compagnie di crociera stanno organizzando crociere per il 2021. Le compagnie di crociera stanno organizzando crociere per il 2021. Le compagnie di crociera stanno organizzando crociere per il 2021.

Auguria a container
Le compagnie di container stanno organizzando crociere per il 2021. Le compagnie di container stanno organizzando crociere per il 2021. Le compagnie di container stanno organizzando crociere per il 2021.

Salvo in IndCivili
Le compagnie di container stanno organizzando crociere per il 2021. Le compagnie di container stanno organizzando crociere per il 2021. Le compagnie di container stanno organizzando crociere per il 2021.

AVVISATORE MARITTIMO
www.avvisatoremarittimo.it
DIRETTORE RESPONSABILE
Lorenzo Basso
Vicedirettore Paolo Basso
Redazione e Amministrazione
via Salaria 1000, 00198 Roma
Tel. 06 47811111
E-mail: avvisatore@avvisatore.it

GRIMALDI GROUP
SERVIZIO GLOBALE Nord America-Mediterraneo-Madagascar

SARONIA
MARITTIMA SFRONZONI SRL
+39 0745 872775
saronia@marittima.it

CHINABROCCO
CHINABROCCO SRL
+39 0794 37023
chinabrocco@chinabrocco.it

LEONORO
L. S. MARITTIMA
+39 0794 81021
leonoro@leonoro.it

FINANZIARI ED INFO: www.grimaldi-group.it | marketing@grimaldi-group.it



ZLS in arrivo per i porti di Roma

CIVITAVECCHIA La ZLS, 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. L'atto di indirizzo denominato Blue Economy e Sviluppo Economico: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio deliberato nel corso della seduta recente della giunta regionale e presentato dall'assessore ai Lavori Pubblici Mauro Alessandri, di concerto con i colleghi Orneli (Sviluppo economico), Di Berardino (Lavoro, Scuola e Formazione), Sartore (Bilancio e Programmazione Economica), Valeriani (Urbanistica). Rappresenta un grande passo compiuto nei confronti

della portualità del Lazio e di tutto ciò che ruota intorno ad esso in termini di economia, sviluppo, occupazione. È infatti stato adottato dice la nota dell'AdSP firmata dal presidente di Majo il Documento propedeutico alla Definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale che questa Autorità di Sistema Portuale aveva trasmesso nel giugno scorso alla Regione. Nel documento si dà mandato al Gruppo di

Lavoro presieduto dal sottoscritto di redigere, entro cinque mesi, il documento finale funzionale alla trasmissione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nei prossimi giorni convocherò il Gruppo di Lavoro e inizieremo subito il lavoro per finalizzare il Piano definitivo affinché la ZLS 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. I miei ringraziamenti più sinceri vanno al presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti e a tutta la Giunta. In particolare, ringrazio l'assessore alla Mobilità, Mauro Alessandri per il supporto fornitomi in questo percorso fondamentale per il rilancio del network laziale sia in termini di traffici che di sviluppo della logistica e, fattore ancor più importante e attuale, in termini occupazionali. Lo dichiara il presidente dell'AdSP del Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, approvata la seconda variazione al bilancio di previsione 2020

Il comitato di gestione dell' AdSP Tirreno Centro Settentrionale ha dato l' ok per includere i finanziamenti del Mit destinati a due opere infrastrutturali

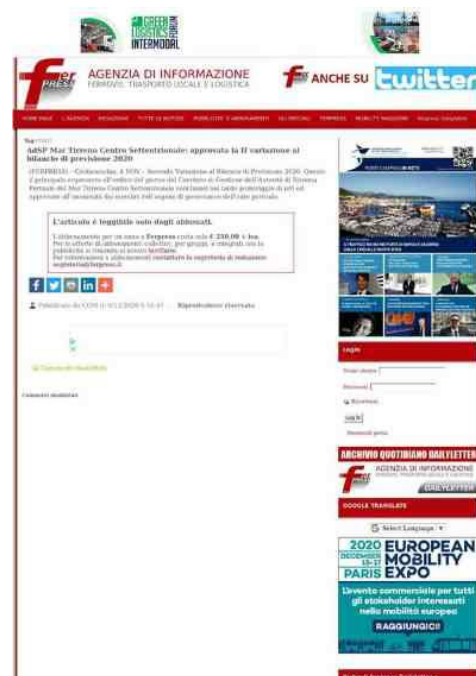
La seconda variazione al Bilancio di previsione 2020 è stata l' argomento all' ordine del giorno del comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale conclusosi nel tardo pomeriggio di ieri ed approvato all' unanimità dai membri dell' organo di governance dell' ente portuale. Nello specifico, sono stati messi a bilancio i finanziamenti stanziati dal Mit nell' ambito del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, col ministero che ha ritenuto prioritaria la proposta avanzata dall' AdSP per le due opere infrastrutturali per la viabilità del **porto di Civitavecchia** (circa 70 milioni di euro) e il nuovo **porto commerciale di Fiumicino** (30 milioni di euro), previste nell' atto di programmazione triennale, oltre ad ulteriori 900 mila euro per la manutenzione straordinaria delle banchine del **porto di Civitavecchia** e a circa 250 mila euro della Regione per il **porto di Gaeta** del Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP). Inoltre, anche a seguito del rilievo in merito da parte della Corte dei Conti, si è proceduto alla rideterminazione dell' avanzo di amministrazione così che le somme impegnate originariamente in via prudenziale per passività potenziali da contenziosi con un' elevata probabilità di realizzazione sono confluite dai residui passivi nell' avanzo di amministrazione che, quindi, è passato da circa 15 milioni a quasi 52 milioni di euro comunque vincolati per il fondo rischi per contenziosi. In conclusione, il presidente dell' Authority, Francesco Maria di Majo, dopo aver fatto una fotografia delle attività portate avanti e realizzate in ambito infrastrutturale a partire dal 2018 e approvate dallo stesso Comitato nella prima revisione al POT, ha illustrato vision e policy sotto il profilo del sostegno allo sviluppo commerciale della portualità anche alla luce delle recenti linee guida del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Governo italiano. Tre le sfide fondamentali, in linea con la programmazione del Governo finalizzata ad intercettare i fondi del Recovery Fund: sviluppo infrastrutturale delle opere e nuovi collegamenti con i tre porti del Lazio al fine di innalzare il potenziale di crescita dell' economia e dell' occupazione; supporto alla transizione del verde e del digitale nonché all' innovazione e alla competitività (rispetto alla quale la prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata assumerà un ruolo fondamentale); riduzione dell' impatto sociale ed economico della crisi pandemica attraverso, in particolare, l' istruzione e la formazione.



AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: approvata la II variazione al bilancio di previsione 2020

(FERPRESS) Civitavecchia, 6 NOV Seconda Variazione al Bilancio di Previsione 2020. Questo il principale argomento all'ordine del giorno del Comitato di Gestione dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** conclusosi nel tardo pomeriggio di ieri ed approvato all'unanimità dai membri dell'organo di governance dell'ente **portuale**. Nello specifico, sono stati messi a bilancio i finanziamenti stanziati dal MIT nell'ambito del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, col Ministero che ha ritenuto prioritaria la proposta avanzata dall'**AdSP** per le due opere infrastrutturali per la viabilità del porto di Civitavecchia (circa 70 milioni di euro) e il nuovo porto commerciale di Fiumicino (30 milioni di euro), previste nell'atto di programmazione triennale, oltre ad ulteriori 900 mila euro per la manutenzione straordinaria delle banchine del porto di Civitavecchia e a circa 250 mila euro della Regione per il porto di Gaeta del Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP). Inoltre, anche a seguito del rilievo in merito da parte della Corte dei Conti, si è proceduto alla rideterminazione dell'avanzo di amministrazione

così che le somme impegnate originariamente in via prudenziale per passività potenziali da contenziosi con un'elevata probabilità di realizzazione sono confluite dai residui passivi nell'avanzo di amministrazione che, quindi, è passato da circa 15 milioni a quasi 52 milioni di euro comunque vincolati per il fondo rischi per contenziosi. In conclusione, il Presidente dell'Authority, Francesco Maria di Majo, dopo aver fatto una fotografia delle attività portate avanti e realizzate in ambito infrastrutturale a partire dal 2018 e approvate dallo stesso Comitato nella prima revisione al POT, ha illustrato vision e policy sotto il profilo del sostegno allo sviluppo commerciale della portualità anche alla luce delle recenti linee guida del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Governo italiano. Tre le sfide fondamentali, in linea con la programmazione del Governo finalizzata ad intercettare i fondi del Recovery Fund: sviluppo infrastrutturale delle opere e nuovi collegamenti con i tre porti del Lazio al fine di innalzare il potenziale di crescita dell'economia e dell'occupazione; supporto alla transizione del verde e del digitale nonché all'innovazione e alla competitività (rispetto alla quale la prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata assumerà un ruolo fondamentale); riduzione dell'impatto sociale ed economico della crisi pandemica attraverso, in particolare, l'istruzione e la formazione.



Seconda variazione al Bilancio 2020

Redazione

CIVITAVECCHIA Seconda variazione al Bilancio di previsione 2020. Questo il principale argomento all'ordine del giorno del Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale conclusosi nel tardo pomeriggio di ieri ed approvato all'unanimità dai membri dell'organo di governance dell'ente portuale. Nello specifico, sono stati messi a bilancio i finanziamenti stanziati dal Mit nell'ambito del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, col Ministero che ha ritenuto prioritaria la proposta avanzata dall'AdSp per le due opere infrastrutturali per la viabilità del porto di Civitavecchia (circa 70 milioni di euro) e il nuovo porto commerciale di Fiumicino (30 milioni di euro), previste nell'atto di programmazione triennale, oltre ad ulteriori 900 mila euro per la manutenzione straordinaria delle banchine del porto di Civitavecchia e a circa 250 mila euro della Regione per il porto di Gaeta del Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP). Inoltre, anche a seguito del rilievo in merito da parte della Corte dei Conti, si è proceduto alla rideterminazione dell'avanzo di amministrazione così che le somme impegnate originariamente in via prudenziale per passività potenziali da contenziosi con un'elevata probabilità di realizzazione sono confluite dai residui passivi nell'avanzo di amministrazione che, quindi, è passato da circa 15 milioni a quasi 52 milioni di euro comunque vincolati per il fondo rischi per contenziosi. In conclusione, il presidente dell'Authority, Francesco Maria di Majo, dopo aver fatto una fotografia delle attività portate avanti e realizzate in ambito infrastrutturale a partire dal 2018 e approvate dallo stesso Comitato nella prima revisione al Pot, ha illustrato vision e policy sotto il profilo del sostegno allo sviluppo commerciale della portualità anche alla luce delle recenti linee guida del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza del Governo italiano. Tre le sfide fondamentali, in linea con la programmazione del Governo finalizzata ad intercettare i fondi del Recovery Fund: sviluppo infrastrutturale delle opere e nuovi collegamenti con i tre porti del Lazio al fine di innalzare il potenziale di crescita dell'economia e dell'occupazione; supporto alla transizione del verde e del digitale nonché all'innovazione e alla competitività (rispetto alla quale la prossima istituzione della Zona Logistica Semplificata assumerà un ruolo fondamentale); riduzione dell'impatto sociale ed economico della crisi pandemica attraverso, in particolare, l'istruzione e la formazione.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Bari

Adsp Puglia congela i diritti portuali

Turchia, Grecia, Italia e Germania collegate anche via mare con la joint Mercitalia Rail-TX insieme ad Alpe Adria. Non smette di potenziarsi il porto che movimentava più merci di tutti con le ferrovie

Bari. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale rinvia al primo gennaio 2022 l'adeguamento dei diritti portuali, previsto per il primo gennaio 2021, un'iniziativa assunta a sostegno delle compagnie di navigazione, traghetti e passeggeri, fortemente penalizzate dal calo del traffico determinato dall'emergenza sanitaria. Attraverso il provvedimento, quindi, si lasciano inalterate per tutto il 2021 le misure applicate nel 2020. Lo ha deliberato all'unanimità il comitato di gestione dell'ente che ha inteso accogliere la proposta del presidente Ugo Patroni Griffi indirizzata a sostenere, in un periodo di forte crisi, il tessuto economico del cluster marittimo che opera nei cinque porti del sistema. Da 8 mesi, ormai, stiamo affrontando la pandemia da Coronavirus -commenta il presidente- un disastro che sta determinando effetti drammatici sul sistema economico globale, afflitto da una crisi senza precedenti. In questo momento più che mai, pertanto, ritengo sia indispensabile fare sistema e sostenere gli operatori, oggi particolarmente colpiti, che domani avranno l'arduo compito di riaccendere il motore per la ripresa del Paese. Il sostegno pubblico adeguato e rapido può contribuire ad attenuare le conseguenze della crisi e ad allentare le tensioni. A breve, l'ordinanza n. 24 del 2-11-2020 sarà consultabile sul sito dell'**AdSP** MAM.



MAM blocca i diritti portuali

BARI Ciascuno per sé e Dio per tutti. Nel vuoto di coordinamento da parte del Ministero competente, le AdSP fanno da sole, cercando di aiutare gli operatori a ridurre i costi anche burocratici. È il caso dell'**Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare** Adriatico Meridionale (MAM) che ha rinviato al 1° gennaio 2022 l'adeguamento dei diritti portuali, previsto per il 1° gennaio 2021, compiendo un ulteriore e significativo sforzo sottolinea una nota dell'**Autorità** a sostegno delle compagnie di navigazione, traghetti e passeggeri, fortemente penalizzate dal calo del traffico determinato dall'emergenza sanitaria. Attraverso il provvedimento, quindi, si lasciano inalterate per tutto il 2021 le misure applicate nel 2020. Lo ha deliberato all'unanimità il Comitato di Gestione dell'Ente che ha inteso accogliere la proposta del presidente **Ugo Patroni Griffi** indirizzata a sostenere, in un periodo di forte crisi, il tessuto economico del cluster marittimo che opera nei cinque porti del **sistema**. Dopo i provvedimenti adottati nel mese di marzo che disponevano il rinvio del pagamento dei canoni e delle concessioni demaniali marittime, l'AdSP MAM vara nuove misure di sostegno in favore delle compagnie di navigazione, considerato che le limitazioni al traffico passeggeri via **mare** imposte per contrastare l'epidemia Covid-19 hanno inciso negativamente sull'intero comparto. Da 8 mesi, ormai, stiamo affrontando la pandemia da Coronavirus, commenta il presidente, un disastro che sta determinando effetti drammatici sul **sistema** economico globale, afflitto da una crisi senza precedenti. In questo momento più che mai, pertanto, ritengo sia indispensabile fare **sistema** e sostenere gli operatori, oggi particolarmente colpiti, che domani avranno l'arduo compito di riaccendere il motore per la ripresa del Paese. Il sostegno pubblico adeguato e rapido può contribuire ad attenuare le conseguenze della crisi e ad allentare le tensioni. I diritti portuali sono gli oneri, previsti dalle norme, a carico degli armatori per la fruizione degli spazi negli ambiti portuali e di tutti i servizi forniti. A breve, l'ordinanza n. 24 del 2-11-2020 sarà consultabile sul sito istituzionale dell'Ente.



«Yilport? Primo invito a Bari Andiamo oltre la polemica»

A chiedere chiarimenti è stato il rappresentante del Comune nel comitato di gestione dell' Authority Lonoce però sottolinea che nelle intenzioni di Patroni Griffi non c'era alcuna malizia

Francesco RIBEZZO PICCININ Ha chiesto ed ottenuto chiarimenti sulla questione Yilport, a margine dell' ultima riunione del comitato di gestione dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, il rappresentante del Comune di Brindisi Alfredo Lonoce. Per il quale la querelle sul luogo nel quale tenere l' incontro tra la holding turca, interessata a realizzare e gestire un terminal crocieristico nel capannone ex Montecatini, ed il presidente dell' Authority Ugo Patroni Griffi non ha motivo di esistere. Ed, anzi, va superata per il bene dello scalo brindisino, perché la proposta di investimento di Yilport è «molto interessante», per Lonoce. Come lo era, del resto, anche per il sindaco Riccardo Rossi che aveva accolto con favore la notizia. «In effetti, proprio il giorno prima dell' ultima seduta del comitato di gestione - conferma Lonoce - ho ricevuto la rassegna stampa nella quale ho letto di questa vicenda ed in particolare della richiesta di chiarimento da parte di un consigliere comunale». Il riferimento è al capogruppo di Brindisi in Alto Umberto Ribezzi che, diverse settimane dopo la pubblicazione della notizia del deposito della manifestazione d' interesse da parte di Yilport, chiedeva una riunione della conferenza dei capigruppo proprio alla presenza dell' ingegner Lonoce per avere informazioni sulla proposta della holding turca e sul dibattito relativo alla sede dell' incontro tra **Autorità di sistema** e vertici della società. «Così - prosegue - ho colto occasione del comitato di gestione e, in maniera informale, ho chiesto di cosa si trattasse. Il presidente mi ha riferito di avere ricevuto una manifestazione di interesse da parte del presidente di Yilport, che intendeva promuovere la realizzazione di un terminal crociere mediante lo strumento del partenariato pubblico-privato, con diversi partner finanziari e industriali, e che si diceva anche disponibile a finanziare integralmente l' investimento. Cosa obiettivamente molto interessante». Due o tre giorni dopo, riferisce Lonoce citando il chiarimento ottenuto da Patroni Griffi, «il presidente ha scritto dicendosi interessato alla proposta, chiedendo di approfondire la cosa e invitando i vertici della società ad un incontro nella sede istituzionale di Bari, indicando anche un ventaglio di giorni che credo fossero i primi di ottobre. Dopo di che, Yildirim (Robert, presidente del cda e amministratore della Yilport, ndr) diceva che purtroppo in quei giorni erano impegnati e che avrebbero comunque voluto visitare il porto di Brindisi. Il presidente, anche in questo caso, rispondeva due o tre giorni dopo, prendendo atto e chiedendo che fosse la stessa Yilport a fissare una data. Precisando che l' incontro sarebbe stato opportuno svolgerlo presso la sede di Bari, salvo poi spostarsi a Brindisi per la visita del porto». Assodato questo, tuttavia, Lonoce sgombera il campo da ogni possibile polemica e soprattutto dai sospetti circolati nelle scorse settimane rispetto alla possibilità dell' incontro a Bari piuttosto che a Brindisi. «Il presidente Patroni Griffi - chiarisce infatti - ha confermato di non avere nessunissimo interesse a tentare di dirottare l' investimento sul porto di Bari. La questione di vedersi a Bari o a Brindisi è, a questo punto, una cosa di estremo dettaglio. E devo dire che mi sembra giusto che l' incontro preliminare si tenga nella sede legale. Dunque, è il caso che si sgombri la strada da ogni tipo di timore». A questo punto, conclude il rappresentante del Comune nel comitato di gestione dell' Authority, «spero che ci sia qualcuno di buona volontà che voglia fare da mediatore. Lo farei io stesso, anche se non è questo il mio ruolo.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Ma preferisco dare un semplice suggerimento di buonsenso: se le cose si vogliono fare si fanno, basta alzare il telefono e parlarsi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Taranto verso lo smart green port

Redazione

LIVORNO Abbiamo intervistato il segretario generale dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio, Fulvio Lino Di Blasio, dopo il web meeting di ieri Taranto smart green port. Un incontro voluto inizialmente per presentare il Documento di pianificazione energetica e ambientale, ma che si è trasformato in un dibattito e confronto sugli scenari attivabili nel prossimo futuro, dopo aver analizzato lo stato dell'arte e quello che invece ci si propone di fare. La sostenibilità ricopre un aspetto importante della pianificazione dell'ente, con vantaggi non solo di tipo ambientale. Analizzato il mercato, l'AdSp vuole trasformare il porto in uno smart green port. Nel video le immagini el web meeting di ieri con i relatori.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Il porto sfida la crisi cinquanta milioni per dragare i fondali

Massimo Deiana, presidente dell' Authority: lavori necessari Il progetto è già avviato nonostante l' emergenza sanitaria L' ISOLA BIANCA»GLI INVESTIMENTI E I CANTIERI

DI GIANDOMENICO MELE

wOLBIACinquanta milioni di euro per i dragaggi del porto. L' Isola Bianca guarda nonostante la tempesta Covid abbia privato il porto di Olbia di circa un milione di passeggeri, intaccando con quasi 5 milioni di perdite il tesoretto di 10 milioni di euro che ogni anno l' Authority incassa per lo sbarco dei passeggeri. Novità per l' Isola Bianca illustrate da Massimo Deiana, presidente dell' Autorità portuale della Sardegna. Dragaggi dei fondali. «I dragaggi nel porto di Olbia rappresentano la condizione necessaria per il mantenimento dei traffici commerciali e crocieristici. Allo stesso tempo sono indispensabili per garantire una migliore salute del golfo. Attualmente stiamo procedendo con l' indizione di gara per ulteriori campionamenti e con la valutazione delle offerte per l' individuazione del progettista dell' intera opera di escavo. Il costo complessivo, finanziato dall' ente, sarà di circa 50 milioni di euro - spiega Deiana -. A metà settembre, con il supporto dell' Ispra, massima autorità in materia ambientale, abbiamo organizzato un incontro preliminare con enti e soggetti interessati nel procedimento per spiegare ciò che abbiamo finora fatto e che faremo nei prossimi mesi: prelievi, studi e simulazioni sulle correnti marine che ci consentono di prevedere in tempo reale lo spargimento dei detriti e analisi della qualità delle acque». Gli altri cantieri. «Abbiamo avviato un intervento dal costo di 380mila euro sul sistema di illuminazione del porto, che verrà reso più efficiente e potenziato; allo stesso tempo, interveniamo per la separazione degli impianti della stazione marittima da quelli della torre Enti di Stato che attualmente ospita gli uffici dei servizi tecnico nautici, della Capitaneria e dell' Authority, per circa 207 mila euro. Servizi portuali e Sinergest. «Non entro nel merito delle scelte societarie della Sinergest, che ha deciso autonomamente di autoescludersi presentando un project financing fuori dai tempi previsti dal bando e non allineato ai parametri da noi individuati. Non avendo ricevuto integrazioni sulle criticità evidenziate, abbiamo proceduto a respingere il progetto. L' attuale assetto dei servizi è determinato da regolari gare d' appalto nelle quali, ovviamente, si vince, si perde o si fa ricorso e nel merito delle quali non entro. La filosofia che ha generato la call per la gestione della stazione marittima e delle relative aree scoperte, compresi i servizi attualmente affidati con la gara d' appalto in tre lotti, rimane comunque valida. Siamo pronti in qualsiasi momento a ricevere proposte di concessione e gestione, purché orientate ad un miglioramento qualitativo del servizio. Incameriamo direttamente i diritti passeggeri che, al netto della crisi Covid, si aggirano annualmente intorno a 10 milioni di euro, più i canoni, pari a circa 157 mila euro, dai concessionari presenti nella stazione marittima che, rispetto al passato, hanno tutti riconfermato la loro presenza. Le uscite per i servizi sono, invece, pari a circa 2 milioni di euro all' anno». Comitato portuale. «I rapporti, nonostante le fisiologiche differenze di vedute, sono e restano continui e corretti, come deve essere fra istituzioni. Il comitato di gestione, però, rimane ancora privo della rappresentanza del Comune olbiese e questo sicuramente dispiace, perché molte delle tensioni che ci sono state in passato potevano essere benissimo affrontate e risolte rapidamente nella sede istituzionalmente competente».



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

il covid in banchina

Un milione di passeggeri in meno rispetto al 2019

OLBIAA proposito dell' impatto economico dell' emergenza Covid sull' Isola Bianca il presidente dell' **Autorità portuale** della Sardegna, Massimo Deiana, precisa che «al 31 ottobre scorso, il solo porto di Olbia ha perso circa un milione di passeggeri, pari al 37 per cento in meno rispetto al 2019. Un risultato orribile, ma comunque meno drammatico di quello che abbiamo immaginato nella primavera scorsa e che ribalta la percentuale della mobilità passeggeri a favore del trasporto marittimo, a discapito di quello aeroportuale». «Basti pensare, ad esempio - sottolinea Deiana - che ad agosto Olbia ha chiuso con un meno 13 per cento, Golfo Aranci è addirittura cresciuto del 1,5 per cento, mentre il comparto aereo in Gallura si è attestato al 37 per cento in meno. Per le crociere, purtroppo, il traffico è azzerato e sarà difficile, alla luce delle nuove strette che arriveranno nei prossimi giorni, prevedere quando il mercato riprenderà a muoversi». Sul fronte dei protocolli e delle criticità il presidente dell' Authority riferisce che «il sistema sostanzialmente ha retto bene all' impatto. Posso confermare che, nonostante il milione e mezzo di passeggeri transitati nei mesi giugno-settembre nel solo porto di Olbia, siamo riusciti a garantire il controllo totale delle temperature agli arrivi, senza nessun disagio per i passeggeri. C' è stato un lavoro egregio di tutto il cluster **portuale**, ma anche un incremento dei costi per l' ente di oltre un milione di euro per il potenziamento del personale di vigilanza. Per quanto riguarda le perdite, anche in questo caso siamo a -37 per cento, pari a 4 milioni e 200 mila euro in meno rispetto allo scorso anno per i primi nove mesi». (g.d.m.)



Bollettino Avvisatore Marittimo

Augusta

Augusta e container, al via costruzione del grande terminal

Turchia, Grecia, Italia e Germania collegate anche via mare con la joint Mercitalia Rail-TX insieme ad Alpe Adria. Non smette di potenziarsi il porto che movimentava più merci di tutti con le ferrovie

Augusta. Consegnato il cantiere per la costruzione del nuovo terminal container del porto di Augusta. L'Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale li ha affidati al consorzio Infrastrutture Scarl (gruppo ICM). Un'opera da 50 milioni di euro per realizzare una banchina di 500 metri lineari, adatta per le portacontainer di ultima generazione. La superficie complessiva, tra piazzali e aree magazzino, è di 200 mila metri quadri, utili a movimentare e stoccare i contenitori. Per il presidente dell'**Adsp** sicula, Andrea Annunziata, il terminal sarà «una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale», forte del fatto che lo scalo è inserito lungo il corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo. «Avrà una ricaduta positiva anche sulle Zone Economiche Speciali -continua Annunziata- considerato che **l'AdSP** del Mare di Sicilia segue in ultima pagina

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
PERIODICO TRIMESTRALE PUBBLICAZIONE QUOTIDIANA - 2020 - Via Portofino 46, 00147 Roma
Settimanale di notizie, commenti, cronache e corrispondenze - 06/49.90.00.00 - 06/49.90.00.00
ANNO LXXV - N. 45
7 NOVEMBRE 2020

Nuovi servizi settimanali via treno gestiti dall'italiana DFCB

Trieste, rotta su Norimberga
Turchia, Grecia, Italia e Germania collegate anche via mare con la joint Mercitalia Rail-TX insieme ad Alpe Adria. Non smette di potenziarsi il porto che movimentava più merci di tutti con le ferrovie

Crociere sicure, dpcm autorizza vacanze su nave
Roma. Turismo. Il ministro della Salute, Roberto Speranza, ha autorizzato le crociere a bordo delle navi da crociera, a condizione che siano rispettate le norme di sicurezza e di igiene. Le navi da crociera potranno ripartire in Italia, ma solo se rispettano le norme di sicurezza e di igiene. Le navi da crociera potranno ripartire in Italia, ma solo se rispettano le norme di sicurezza e di igiene.

Esposizione fino al 2022

Adsp Puglia congela i diritti portuali
Bari. L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (Adsp Puglia) ha congelato i diritti portuali per il 2022. L'Adsp Puglia ha congelato i diritti portuali per il 2022. L'Adsp Puglia ha congelato i diritti portuali per il 2022.

Augusta e container, al via costruzione del grande terminal
Augusta. Consegnato il cantiere per la costruzione del nuovo terminal container del porto di Augusta. L'Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale li ha affidati al consorzio Infrastrutture Scarl (gruppo ICM). Un'opera da 50 milioni di euro per realizzare una banchina di 500 metri lineari, adatta per le portacontainer di ultima generazione. La superficie complessiva, tra piazzali e aree magazzino, è di 200 mila metri quadri, utili a movimentare e stoccare i contenitori.

Mandato ad Adsp C/vecchia

Regione Lazio: ok alla ZLS di Roma
Caltanissetta. La Regione Lazio ha autorizzato la Zona Logistica Speciale (ZLS) di Roma. La Regione Lazio ha autorizzato la Zona Logistica Speciale (ZLS) di Roma. La Regione Lazio ha autorizzato la Zona Logistica Speciale (ZLS) di Roma.

Arrivi & Partenze Napoli (3-6) - Salerno (9-12) - Gioia Tauro (13-15)



Bollettino Avvisatore Marittimo

Augusta

Augusta e container

Orientale serve due terzi delle ZES regionali». In questo caso, conclude il presidente, il terminal «svolgerà una funzione preminente in quanto luogo di arrivo, di partenza e di smistamento verso le industrie, sia quelle già esistenti che quelle che si stanno creando grazie all'istituzione delle ZES».

PAG. 14 BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO N. 88 - 7-11-2020

DALLA PRIMA PAGINA

Italia su Norimberga

per mettere a punto la pianificazione di sviluppo della Campania negli adempimenti di legge. Il presidente della Regione, Vincenzo De Luca, ha incontrato il sindaco di Norimberga, Klaus Frenz, per discutere la possibilità di avviare un progetto di cooperazione tra le due città. De Luca ha sottolineato l'importanza di questo rapporto di collaborazione, che potrebbe portare a nuove iniziative di sviluppo economico e culturale tra le due città.

Ok ZES Roma

Il presidente della Regione Lazio, Nicola Cosentino, ha annunciato che il governo ha approvato la legge che istituisce le Zone Economiche Speciali (ZES) a Roma. La legge prevede la creazione di due ZES: una a Roma e una a Latina. Le ZES sono aree designate per favorire lo sviluppo economico e industriale, offrendo vantaggi fiscali e amministrativi alle imprese che vi operano.

Crociera sicura

Il presidente della Regione Lazio, Nicola Cosentino, ha annunciato che il governo ha approvato la legge che istituisce le Zone Economiche Speciali (ZES) a Roma. La legge prevede la creazione di due ZES: una a Roma e una a Latina. Le ZES sono aree designate per favorire lo sviluppo economico e industriale, offrendo vantaggi fiscali e amministrativi alle imprese che vi operano.

Angusta a container

Il presidente della Regione Lazio, Nicola Cosentino, ha annunciato che il governo ha approvato la legge che istituisce le Zone Economiche Speciali (ZES) a Roma. La legge prevede la creazione di due ZES: una a Roma e una a Latina. Le ZES sono aree designate per favorire lo sviluppo economico e industriale, offrendo vantaggi fiscali e amministrativi alle imprese che vi operano.

Stadio in IndCivili finanziato

Il presidente della Regione Lazio, Nicola Cosentino, ha annunciato che il governo ha approvato la legge che istituisce le Zone Economiche Speciali (ZES) a Roma. La legge prevede la creazione di due ZES: una a Roma e una a Latina. Le ZES sono aree designate per favorire lo sviluppo economico e industriale, offrendo vantaggi fiscali e amministrativi alle imprese che vi operano.

Avvisatore Marittimo

Il Bollettino Avvisatore Marittimo è un periodico che fornisce informazioni e notizie sul mondo marittimo. È edito dalla Regione Lazio e ha un'ampia diffusione tra gli operatori del settore.



Ad Augusta via alla costruzione del nuovo terminal container

Investimento superiore ai 50 milioni di euro per avere una banchina di oltre 500 metri. Sono iniziati, con la consegna dell'area di cantiere al Consorzio Infrastrutture, i lavori per la realizzazione del nuovo terminal container nel porto di Augusta, parte dell'**AdSP** del Mare di Sicilia Orientale. Si tratta di un investimento di oltre 50 milioni di euro, che porterà alla realizzazione di una banchina con oltre 500 metri lineari di accosto in grado di accogliere anche le portacontainer di ultima generazione, con una superficie di circa 20mila metri quadrati da destinare alle operazioni di movimentazione e stoccaggio dei container. Gli elementi che contribuiscono a rendere uno scalo più competitivo rispetto ad altri e quindi capace di attrarre un maggiore flusso di traffico, si possono raggruppare in tre macro aree spiega una nota dell'Authority siciliana. Le caratteristiche proprie degli scali, i collegamenti con le infrastrutture terrestri, la presenza di centri logistici di supporto. L'**AdSP** del Mare di Sicilia Orientale ha quindi messo a punto un piano di interventi infrastrutturali, che include, fra gli altri, la costruzione del nuovo terminal container nel Porto di Augusta. Il piano è stato concepito per dare vita ad una logistica moderna grazie anche ai nuovi collegamenti ferroviari che verranno istituiti tra l'area portuale, l'interporto e l'aeroporto degli scali di Augusta e Catania. Tutto questo in un Mediterraneo dove le dinamiche dei traffici sono oggi, più che mai, in forte evoluzione. Finalmente si va incontro ad una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale commenta il presidente dell'ente, Andrea Annunziata - Il Porto di Augusta, grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa parte della Sicilia, operando da e verso tutto il bacino del Mediterraneo e con il resto d'Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T delle Autostrade del Mare. Inoltre, con la realizzazione del collegamento di ultimo miglio con la rete ferroviaria nazionale, che conetterà direttamente il Porto di Augusta con il resto della Sicilia e dell'Italia, si avrà un migliore equilibrio con le altre modalità di trasporto abbattendo nettamente, al contempo, anche l'emissione di Co2, migliorando la qualità ambientale del Porto e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e dei cittadini e apportando valore aggiunto alla competitività del nostro Sistema Portuale.



turismo

«Bracciali hi-tech e due test ai croceristi Le navi sono sicure»

Pierfrancesco Vago, presidente di Msc Cruises: «Il nostro protocollo studiato nelle università»

Alessio Ribaudò

Le navi da crociera continuano a navigare mentre l'Europa è sempre più chiusa dai lockdown. Detta così sembrerebbe una boutade ma il motivo è semplice: Msc Cruises dell'armatore Gianluigi Aponte, a metà agosto ha realizzato un protocollo sanitario che ha convinto prima le autorità italiane e poi quelle maltesi. È stata la prima nel mondo a riaccogliere i crocieristi e, da allora, fa rotta nel Mediterraneo. C'è di più. «Siamo diventati il riferimento per le ripartenze sicure - spiega Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Cruises, quarta compagnia più grande al mondo - e ci hanno contattato da Brasile, Cina, Francia, Spagna, Sud Africa, Usa». **Come funziona il vostro protocollo e come va?** «La filosofia è chiara: tamponi rapidi per tutti prima di imbarcarsi e dopo i primi quattro giorni di navigazione; misurazione quotidiana della temperatura, mascherine, distanziamento, un braccialetto hi-tech che traccia gli spostamenti ed escursioni protette con personale Msc negativo al test. In tutto ne abbiamo svolti 40 mila negando l'imbarco a circa 300 persone». **Come garantite la sanificazione di città galleggianti?** «Avviene più volte al giorno e, a esempio, ogni ascensore è sanificato 48 volte nell'arco di 24 ore. Dai bocchettoni d'aria c'è un'azione di aerosolizzazione con perossido di idrogeno: è atossico, biodegradabile al 99% tanto che lo usano nelle sale operatorie». **L'equipaggio arriva da tanti Paesi, come lo testate?** «Prima di partire devono superare il test nel loro Paese, poi rifarlo prima di salire a bordo e, comunque, li isoliamo per 14 giorni. Ogni mese ripetono il tampone 4 volte e non possono scendere dalla nave per tutto l'imbarco». **Com'è nato il protocollo?** «Quando il mondo era chiuso in lockdown, le nostre navi erano abitate da migliaia di dipendenti che lavoravano in uno spazio fisico determinato. Abbiamo raccolto i dati per capire come si evolveva il virus negli ambienti e abbiamo fatto delle scoperte». **Che cosa avete scoperto?** «Per esempio che, a differenza di quanto si sosteneva, il virus si propaga pure per via aerea. Per questo abbiamo introdotto il distanziamento e condiviso le esperienze con l'università di Salonicco che stabilisce per l'Ue i protocolli sanitari per le industrie. Per loro siamo stati un "laboratorio" perché a bordo concentriamo tanti settori: discoteche, ristoranti, bar, teatri, hotel, centri estetici e palestre. Così è nato il protocollo e l'abbiamo sottoposto all'Italia». Eppure la burocrazia italiana non gode di ottima fama... «Questa volta è stata la migliore al mondo e, da italiano, sono orgoglioso. Abbiamo interloquito e avuto l'ok dal ministero dei Trasporti e della Salute al Comitato tecnico-scientifico (Cts) passando per le Regioni, l'Usmaf (Autorità sanitaria portuale) e i sindaci dei porti. Siamo diventati un esempio



Corriere della Sera

Focus

per tutti i Paesi». Perché neanche l'ultimo Dpcm Conte vi ha fermato? «Perché funziona il nostro sistema di test e tracciamento. Tanto che dal ministero ci hanno chiesto lumi sul braccialetto che indossano i crocieristi. Scova chiunque abbia parlato con un positivo per dieci minuti a meno di 1,5 metri». **Quanto costa il braccialetto?** «Quello usa e getta dei passeggeri sui 10 euro mentre quello ricaricabile per l'equipaggio 20 euro. Però tutte le misure anti-Covid a bordo non pesano sul costo del biglietto». **Il protocollo è dispendioso per voi armatori e non viaggiate al completo. Come fate?** «Costa 400mila euro a viaggio e bruciamo cassa ma in Msc abbiamo le spalle larghe e visione di lungo termine. Se grazie al protocollo dimostreremo che la crociera è sicura, sono certo che da domani ritorneremo al profitto. Il nostro vero traguardo però non è solo navigare sicuri ma pure impatto zero per l'ambiente».

Porti, autoproduzione - Antitrust: "Rivedere, se non abrogare, la norma"

06 Nov, 2020 Sul tema dell' autoproduzione nei porti, argomento sul quale si attua la spaccatura del mondo marittimo tra armatori e Ancip insieme ai sindacati dei lavoratori, è piombata la segnalazione dell' Antitrust- l' Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, che scrive al Parlamento, alla presidenza del Consiglio e al Mit sottolineando " talune criticità concorrenziali derivanti dalle modifiche apportate all' articolo 16 della legge 84 " - si legge nella segnalazione dell' Antitrust - in particolare il, riferimento è all' articolo 199 bis - comma 4-bis del decreto legge 19 maggio 2020, ovvero nel Decreto Rilancio l' articolo rivisto in seguito all' emendamento Gariglio per la regolazione dell' autoproduzione nei porti, limitandone il ricorso da parte degli armatori, solo nei casi di indisponibilità degli articoli 16 o 17. Pertanto secondo l' Autorità Garante "La necessità di avere a bordo personale unicamente dedicato allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, senza peraltro la certezza di poterlo utilizzare, comporta inevitabilmente costi aggiuntivi per il vettore , suscettibili di rendere, all' evidenza, antieconomica la scelta di ricorrere all' autoproduzione delle attività in parola". Nel testo in conclusione: "l' Autorità confida che il legislatore, nel tenere in considerazione le osservazioni sopra espresse, voglia rivedere, se non abrogare, la norma in questione , onde evitare l' esclusione di dinamiche competitive e di mercato nell' esercizio delle attività portuali, che appare suscettibile di penalizzare , anziché rilanciare, il comparto portuale in Italia ."

