



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 05 novembre 2020**



Prime Pagine

05/11/2020	Corriere della Sera	6
<hr/>		
05/11/2020	Il Fatto Quotidiano	7
<hr/>		
05/11/2020	Il Giornale	8
<hr/>		
05/11/2020	Il Giorno	9
<hr/>		
05/11/2020	Il Manifesto	10
<hr/>		
05/11/2020	Il Mattino	11
<hr/>		
05/11/2020	Il Messaggero	12
<hr/>		
05/11/2020	Il Resto del Carlino	13
<hr/>		
05/11/2020	Il Secolo XIX	14
<hr/>		
05/11/2020	Il Sole 24 Ore	15
<hr/>		
05/11/2020	Il Tempo	16
<hr/>		
05/11/2020	Italia Oggi	17
<hr/>		
05/11/2020	La Nazione	18
<hr/>		
05/11/2020	La Repubblica	19
<hr/>		
05/11/2020	La Stampa	20
<hr/>		
05/11/2020	MF	21
<hr/>		

Trieste

05/11/2020	Il Piccolo Pagina 22	DIEGO D' AMELIO	22
<hr/>			
05/11/2020	Il Piccolo Pagina 22	LUIGI PUTIGNANO	23
<hr/>			
05/11/2020	Il Piccolo Pagina 21	LAURA TONERO	24
<hr/>			
05/11/2020	Il Piccolo Pagina 23	LORENZO DEGRASSI	26
<hr/>			

05/11/2020	Il Piccolo	Pagina 23	<i>MASSIMO GRECO</i>	27
<hr/>				
04/11/2020	Ansa			28
<hr/>				
04/11/2020	Ansa			29
<hr/>				
04/11/2020	Ansa			30
<hr/>				

Venezia

05/11/2020	Il Gazzettino	Pagina 14		31
<hr/>				
05/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 20	<i>ALBERTO VITUCCIA.V.A.V.;</i>	33
<hr/>				
05/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 20	<i>ALBERTO VITUCCIA.V.A.V.;</i>	34
<hr/>				

Savona, Vado

05/11/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 46	<i>MASSIMO PICONE</i>	35
<hr/>				
04/11/2020	Savona News			36
<hr/>				

Genova, Voltri

05/11/2020	Il Secolo XIX	Pagina 16		37
<hr/>				
04/11/2020	BizJournal Liguria			38
<hr/>				
05/11/2020	Il Secolo XIX	Pagina 16	<i>SIMONE GALLOTTI</i>	39
<hr/>				
05/11/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 14		40
<hr/>				
04/11/2020	Ansa			42
<hr/>				
04/11/2020	Genova24			43
<hr/>				
05/11/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6		44
<hr/>				

La Spezia

05/11/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 14		45
<hr/>				
05/11/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 36		46
<hr/>				

Ravenna

05/11/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 10	48
<hr/>		
05/11/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 11 <i>ANDREA TARRONI</i>	49
<hr/>		
05/11/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 51	50
<hr/>		
05/11/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 51	51
<hr/>		
04/11/2020	RavennaNotizie.it	52
<hr/>		
04/11/2020	ravennawebtv.it	53
<hr/>		

Livorno

05/11/2020	Il Tirreno Pagina 24 <i>ANGELO ROMAM.Z.</i>	54
<hr/>		
05/11/2020	Il Tirreno Pagina 24 <i>ANGELO ROMAM.Z.</i>	56
<hr/>		
05/11/2020	Il Tirreno Pagina 30	57
<hr/>		
05/11/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 55	58
<hr/>		
05/11/2020	Il Tirreno Pagina 24	59
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/11/2020	Corriere Adriatico Pagina 17	60
<hr/>		
05/11/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 33	61
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

05/11/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	62
<hr/>		
04/11/2020	FerPress	63
<hr/>		
04/11/2020	Informazioni Marittime	64
<hr/>		
04/11/2020	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	65
<hr/>		

04/11/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	66
<hr/>			
04/11/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	67
<hr/>			
Zls del Tirreno centro settentrionale in dirittura d'arrivo			
<hr/>			
AdSP MTCS, la ZLS è in dirittura d' arrivo			
<hr/>			

Napoli

04/11/2020	Stylo 24		68
<hr/>			
«Pietro Spirito deve fare spazio ad altri alla guida del porto di Napoli»			
<hr/>			

Bari

04/11/2020	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	70
<hr/>			
Bari, diritti portuali congelati			
<hr/>			
04/11/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	71
<hr/>			
La disciplina dei piani regolatori: servono ulteriori correttivi / L' intervento			
<hr/>			

Taranto

05/11/2020	La Repubblica (ed. Bari)	Pagina 14	77
<hr/>			
Sviluppo sostenibile, la sfida per Taranto e l' area portuale			
<hr/>			
04/11/2020	Shipping Italy		78
<hr/>			
Gts Rail prepara un nuovo treno container per Cma Cgm dal porto di Taranto			
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

05/11/2020	Quotidiano di Sicilia	Pagina 12	79
<hr/>			
Gli ambiziosi piani sul Porto di Milazzo carta vincente per rilanciare il territorio			
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

04/11/2020	Etribuna		81
<hr/>			
Porti, 54mln di euro di investimenti a Palermo da parte del Mit			
<hr/>			

Focus

04/11/2020	Informare		82
<hr/>			
Il governo italiano ripristina restrizioni alle attività crocieristiche analoghe a quelle adottate ad agosto			
<hr/>			
04/11/2020	Informazioni Marittime		83
<hr/>			
Scongiurato lo stop alle crociere in Italia			
<hr/>			
04/11/2020	Shipping Italy		84
<hr/>			
In Italia le crociere possono continuare a navigare: Dpcm rivisto in extremis			
<hr/>			
04/11/2020	Shipping Italy		85
<hr/>			
L' Antritrust bocchia la legge sull' autoproduzione: norma da riscrivere			
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

SCARPA
SHOP ONLINE

THE ORIGINAL MOJITO™



L'attentato di Vienna
L'Ong: colpa dei giudici se il jihadista era libero
di **Marco Imarisio**
a pagina 29



Domani su 7
Silvia Avallone e lo scontro tra parola e immagine di **Antonio Polito** nel settimanale in edicola

SCARPA
SCARPA.NET

THE ORIGINAL MOJITO™

Il Paese profondo

L'AMERICA CHE ANCORA CI SFUGGE

di **Ernesto Galli della Loggia**

Mentre scrivo tutto è ancora incerto tranne due cose: a) che il voto di cui finora siamo a conoscenza non ha rappresentato quella clamorosa sconfessione popolare del presidente in carica, come molti si aspettavano, ma anzi ha visto in parecchi Stati delle inaspettate buone se non ottime affermazioni di Trump, a dispetto di tutti gli errori, le volgarità e le bugie di cui egli ha costellato la sua presidenza; b) che in ogni caso, come si temeva, Trump stesso farà ricorso ai tribunali.

continua a pagina 38

I democratici

UNA CORSA CON TANTE FRAGILITÀ

di **Massimo Gaggi**

La moderazione, la ragionevolezza, i programmi, perfino la mancanza di carisma di un «leader per caso» difficile da amare ma anche da detestare, sembravano poter diventare un elemento di forza nella sfida lanciata da Joe Biden a un presidente che puntava tutto sulla sua fisicità: un leader che si considera l'incarnazione dell'agenda politica dei conservatori, un condottiero invulnerabile che può permettersi anche di sfidare le istituzioni della democrazia americana, fino al punto di contestare l'esito delle elezioni. Non è stato così.

continua a pagina 22



Il candidato Joe Biden, 77 anni, mentre parla ai suoi sostenitori a Wilmington, in Delaware, con al fianco la moglie Jill

USA SEMPRE IN BILICO 4 STATI, BATTAGLIA SUL VOTO POSTALE

Biden: vinciamo noi Trump, via ai ricorsi

di **Viviana Mazza**

Joe Biden rompe gli indugi e parla già da vincitore. Ma Donald Trump annuncia ricorsi. Dopo la chiusura delle urne gli Stati Uniti non sanno ancora chi sarà il presidente che li guiderà nei prossimi quattro anni. In Wisconsin Trump chiederà il riconteggio delle schede. E annuncia ricorsi anche per il risultato del Michigan. Si prevede battaglia per il voto postale. Trump è pronto anche ad appellarsi alla Corte Suprema. Come era successo nel 2000 con George Bush.

da pagina 16 a pagina 25
Calcagno, Marinelli Rastelli

I PUNTI DI FORZA

Perché Donald sa conquistare i suoi elettori

di **Aldo Cazzullo**

alle pagine 20 e 21

ECONOMIA E POLITICA

Quanto pesa l'antico cuore dell'industria

di **Giuseppe Sarcina**

a pagina 18

Firmata l'ordinanza sull'Italia divisa in tre fasce. Lombardia, Piemonte, Calabria e Valle d'Aosta in quella con più restrizioni

Zone rosse, partenza tra le proteste

Chiusure da domani. Conte: non si tratta sulla pelle dei cittadini. Fontana: uno schiaffo a tutti noi

GIANNELLI



LA RIFLESSIONE DELL'ARTISTA
Il valore dei miei 83 anni

di **Emilio Isgrò**

a pagina 15

Domani entrano in vigore i nuovi divieti per contenere il diffondersi del coronavirus. Italia divisa in tre fasce (gialla, arancione e rossa), in base al rischio. Per ognuna ci sono specifiche restrizioni, via via più severe. Quattro le regioni dove l'emergenza è maggiore, quindi in fascia rossa: Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e Calabria.

Qui si torna al lockdown che ricalca quello della primavera scorsa. «Non si tratta sulla pelle dei cittadini», ha detto il premier. Le Regioni contestano il provvedimento. Il governatore della Lombardia Attilio Fontana: decisione su dati vecchi. Conte ha anche aggiunto che il governo è «già pronto a un nuovo decreto Ristori bis».

da pagina 2 a pagina 15
De Bac, Galluzzo, Iossa Salvia, Santaripa Ravizza, Rossi

LE REGOLE, I DIVIETI

Autocertificazione per uscite e lavoro

di **M. Guerzoni e F. Sarzanini**



Regole e divieti, l'autocertificazione. Tutto sulle zone rosse, gialle e arancioni.

da pagina 2 a pagina 5

LA MINISTRA AZZOLINA

«Una scelta difficile, tutelati i più deboli»

di **Gianna Fregonara**



«**A**bbiamo tutelato gli studenti più deboli». Così la ministra Azzolina.

a pagina 13

INTERVISTA A SALVINI

«Giocano a tombola: c'è solo confusione»

di **Cesare Zapperi**



«**I**l governo - dice Salvini - con dati vecchi e sbagliati mette in ginocchio l'Italia».

a pagina 9

IL 7 DICEMBRE

La Scala si ferma: salta la «prima»

di **Pierluigi Panza**



Salta anche la prima della Scala del 7 dicembre. Allo studio un «piano B».

a pagina 53

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Qua la zampa, Zaia

Vorrei spezzare una lancia, o un croccantino, a favore di Luca Zaia, oggetto di lazzi e sberleffi per aver chiesto ai veterinari di dare una mano nella fabbrica dei tamponi. Non fanno che ripeterci che siamo in guerra, e in guerra non si va tanto per il sottile. Per reimbarcare l'esercito britannico a Dunkerque, Churchill si servì anche di motociclisti privati e nessuno ci trovò niente da ridire né da sorridere. I veterinari sono medici, e dei più formidabili: i loro pazienti non si esprimono neanche in modo chiaro, a differenza degli umani, o almeno di alcuni di essi. Da mesi ci viene ripetuto che i tagli alla sanità rappresentano la vera ragione per cui è stato necessario chiudersi in casa, e che la carenza di medici e infermieri finisce per vanificare

il miglioramento delle strutture, poiché è inutile avere tamponi e posti letto se poi manca il personale in grado di farli funzionare. Ebbene, in un Paese dove i decisori hanno il brutto vizio di comportarsi da commentatori, limitandosi a segnalare i problemi che toccherebbe risolvere proprio a loro, al governatore veneto va riconosciuto il merito di aver fatto una proposta concreta e tutt'altro che insensata.

Fa specie, poi, che a storcere la bocca siano proprio quelli che hanno teorizzato il dilettantismo al potere come panacea di tutti i mali. Mi sono fatto governare per un anno da Toninelli, vi pare che non mi lascerei fare un tamponi dal medico del mio cagnolino?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/2020 conv. L. 46/2020 art. 1, c. 1, D.C. Milano
 01105
 9 7711 20 498008



Vigilanza Rai: Lega all'assalto di Report colpevole di indagare sui suoi scandali e di usare giornalisti investigativi internazionali. In pratica, ha troppe notizie



Giovedì 5 novembre 2020 - Anno 12 - n° 306
 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

CHI SPECULA SUL VIRUS

Lombardia senza vaccini, ma chi ha soldi va dai privati



RONCHETTI E SPARACIARI
 A PAG. 6-7

"PERICOLI PSICHICI"

Il Pd voleva tutte le scuole chiuse, Cts e Azzolina no

A PAG. 4-5

MES E RECOVERY FUND

Minaccia tedesca sulla Bce per chi non vuole prestiti

PALOMBI A PAG. 14

GB8 DI GENOVA DEL 2001

Pm vs Equitalia sui risarcimenti dai picchiatori

PACELLI E PASCIUTI
 A PAG. 15

IL RACCONTO

E nel lockdown arrivarono i lanzichenecchi

Andrea Vitali

Il mio concittadino Antonio Balbiani, classe 1838, fu uomo dal multiforme e stravagante ingegno. Stando ai suoi pochi biografici ebbe unavita altrettanto singolare. A conferma di ciò l'incredibile particolare che riguarda la sua morte: tornato nella casa natale per consumarvi gli ultimi giorni di vita vi morì. Ma, a quanto è detto, del cadavere non si trovò traccia alcuna.
 A PAG. 17



PRESIDENZIALI USA Donald già grida ai brogli elettorali

L'America è appesa ai postini Biden avanti, Trump in corsa

■ In Michigan e Wisconsin - due Stati chiave - in testa il candidato democratico: il tycoon manda i suoi avvocati. "Ero davanti, poi magicamente il vantaggio è scomparso"

CANNAVÒ, CARIDI E GRAMAGLIA A PAG. 8-9



Denis santo subito

Marco Travaglio

Non sappiamo chi è il nuovo presidente Usa perché aspettiamo i postini. Non sappiamo quali sono le zone rosse, arancioni e gialle, perché aspettiamo il ministero, l'Iss, il Cts, gli governatori, i sindaci e il divino Otelma. Ma una certezza l'abbiamo: Verdini martire. Condannato in Cassazione a 6 anni e 6 mesi per la bancarotta fraudolenta del Credito cooperativo fiorentino (32 "distrazioni", cioè 32 furti ai risparmiatori per favorire gli amichetti suoi) e prescritto *in extremis* per truffa allo Stato sui i fondi pubblici all'editoria, era uno dei pochi berlusconiani rimasti a piede libero. Ma ha provveduto lui stesso a colmare l'inspiegabile ritardo, consegnandosi a Rebibbia prima che i carabinieri andassero a prenderlo. E l'ha fatto senza un lamento, perché non è un piagnucolone e perché, conoscendosi, sapeva benissimo che sarebbe finito lì (anche la scelta del portafortuna, dal Caimano all'Innominabile al Cazzaro, non ha giovato). Ma a lacrimare al suo posto ci pensano i giornalisti increduli per lo scandalo di un pregiudicato in galera. Il suo amico Giuliano Ferrara, del cui *Foglio* Verdini fu editore coi soldi di B. e soprattutto nostri, strilla contro "la logica delle manette", senza spiegare in quale Paese un condannato a 78 mesi resta a piede libero. Ma da lui c'era poco da attendersi: il suo bacio è un apostrofo rosa tra le parole "ti" e "arresto" (Craxi ad Hammamet, B. a Cesano Boscone, Dell'Utri, Previti e Verdini a Rebibbia).

Strepitoso invece Mattia Feltri, quello che aspetta sempre la Cassazione e poi, quando arriva la Cassazione, non gli va bene lo stesso. Premette: "Non so nulla del processo", anch'esse "Ferrario definisce brutale e spicciativo" senza saper nulla del processo. Ma proprio perché non sa nulla del processo, e se ne vanta, Feltri jr. rimpiange gli abbracci di Denis che "spalancava le tanaglie e mi rinserava dentro". E "prova un dolore intenso": non per le vittime del crac Ccf finite sui lastrici, ma per il bancarottiere-truffatore a cui "vogliomolto bene" perché prima della *Stampa* lavorava al *Foglio* gestito da Verdini a spese dei contribuenti (prima di passare all'edizione toscana del *Giornale* e infine al gruppo *Libero-Il Tempo* del sen. Anglucci). Roba che può accadere solo in Italia: all'estero è conflitto d'interessi. Ma ora, proprio grazie al conflitto d'interessi, mezza stampa lo beatifica. *Il Giornale* arrivava scrivere che, al suo arrivo a Rebibbia, i giudici dovevano "respingerlo" per evitare che sconti la pena "a contatto col carcere e col virus" (notoriamente circoscritto alle patrie galere), come peraltro fanno 60mila detenuti che non sono mai stati senatori, banchieri ed editori. Diceva Trilussa: "La serva è ladra e la padrona è cleptomane".

DA DOMANI LOMBARDIA, PIEMONTE, CALABRIA E VAL D'AOSTA

4 Regioni "rosse"

Sgovernatori all'angolo

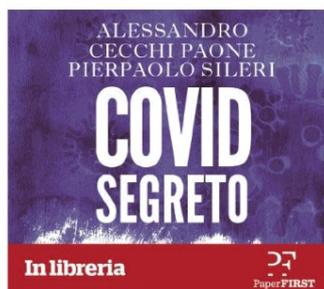
ECCO IL DPCM
 "ARANCIONI" PUGLIA E SICILIA, "GIALLE" TUTTE LE ALTRE. CONTE A FONTANA & C: "CONTRATTARE? NON SULLA PELLE DEGLI ITALIANI"

DE CAROLIS, MANTOVANI E ZANCA A PAG. 2-3

La cattiveria
 Biden: "Vinceremo". Trump: "Grande vittoria". Renzi: "In decisiva in Pennsylvania"
 WWW.SPINOZA.IT

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Arriva la cura Salvini a pag. 3
- **Lerner** Un Marchionne inedito a pag. 16
- **Ranieri** Lega, partito dei padroni a pag. 11
- **D'Agostino** I doveri delle Regioni a pag. 11
- **Barbacetto** Chi corre a Milano? a pag. 11
- **Isotta** Quel coming out di Garko a pag. 19





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



GIOVEDÌ 5 NOVEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 263 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2322-4071 | Sede (ed. nazionale)

TRE ZONE DI CONTAGIO

ADESSO PAGATE

Conte, con un giorno di ritardo, annuncia le chiusure a partire da domani. Ma sui rimborsi è ancora caos MILANO BLINDATA: SALTA LA PRIMA DELLA SCALA

■ Dpcm ancora rimandato, entrerà in vigore da venerdì. Italia divisa in tre aree. Lombardia, Calabria, Piemonte, Val d'Aosta in zona rossa. Puglia e Sicilia nella fascia arancione, le altre quattordici regioni in quella gialla. Ma non c'è ancora alcuna certezza sui rimborsi. Milano città chiusa: salta la prima della Scala.

servizi da pagina 2 a pagina 9

MA QUALI RISTORI SONO ELEMOSINE

di Alessandro Sallusti

Subito la mazzata, poi forse arriverà il «ristoro». C'è un motivo per cui Conte, per annunciare la compensazione delle perdite economiche che imprenditori e commercianti subiranno per via di questo nuovo lockdown, non usa la parola «indennizzo» e neppure «risarcimento», bensì «ristoro». E la ragione è che i primi due termini indicano una cifra che si basa su parametri oggettivamente proporzionali alla perdita (come avviene per esempio nelle sentenze delle cause civili), il «ristoro» è invece una libera elargizione del buon Samaritano nei confronti del viandante. E allora ci sarebbe piaciuto sapere contemporaneamente all'annuncio del danno quanto è grande il cuore del nostro Samaritano e quanto ampio il suo portafoglio e quanto veloce la sua generosità.

Non è una questione di lana caprina o di vis polemica, è il cuore di tutta la questione. Lo abbiamo già scritto più volte. Per quanto dolorose e faticose siano, le rinunce imposte di nuovo a una larga fetta di italiani vanno accettate e da noi messe in atto per un bene comune e superiore. Ma questa volta non possono essere gratis, e non solo per una questione di principio o di giustizia: chi viene fermato nuovamente ai box, se non viene ben assistito rischia davvero di non ripartire, e a quel punto il sacrificio sarebbe di fatto inutile.

Mi sarebbe piaciuto che su questo tema decisivo il Parlamento in queste ore avesse fatto sentire forte la sua voce, incalzato il governo, discusso e fatto una proposta. E invece sapete di che cosa si sono occupati ieri i deputati? Si sono prima accapigliati e sulla questione dei transgender e poi hanno approvato la legge sugli intersessuali, che tra l'altro introduce sul tema pure il reato di opinione, che in tempi di rigido politicamente corretto ovviamente non poteva mancare.

Occhio quindi, non sappiamo ancora il significato di «ristoro», ma in compenso da ieri dobbiamo adeguarci a usare e declinare correttamente le parole «sesso», «genere», «orientamento sessuale» e «identità di genere», che ai miei tempi indicavano più o meno tutte la stessa cosa, sia pure con coloriture verbali diverse anche a seconda dei dialetti. Chi sbaglia sarà punito, e non è uno scherzo del Covid ma della maggioranza giallorossa. Non è il primo, speriamo che sia l'ultimo.

RISULTATO IN BILICO: BIDEN VERSO LA VITTORIA

America, dopo il voto arriva il caos

Ritardi e contestazioni, le elezioni rischiano di finire in tribunale

di **Vittorio Macioce**

L'ANALISI

L'onda Dem è soltanto nei sogni della sinistra A Trump i «veri» Usa

di **Fiamma Nirenstein**
a pagina 15

L'INTERVISTA

«Ignoranza e pregiudizi Chi non vuole capire il consenso a Donald»

di **Eleonora Barbieri**
a pagina 18

CAMBIO (TARDIVO) DI DIREZIONE

Dall'odio agli elogi La virata in diretta tv dei commentatori chic

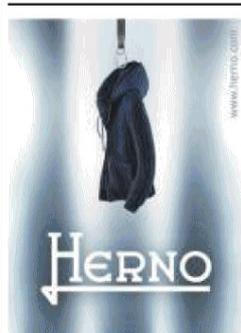
di **Francesco Maria Del Vigo**
a pagina 19



La democrazia americana si fonda su una pietra d'angolo: chi perde riconosce la sconfitta. Non c'è il pareggio. Non esiste lo stallo. Non puoi fare l'ago della bilancia con il 10 per cento dei consensi. Il voto è il momento della divisione, ma poi si accetta il verdetto. È il segreto degli Stati Uniti d'America. È scritto nel loro motto: *pluribus in unum*. Cosa accade se i due candidati alla Casa Bianca si mettono a rivendicare, a votazioni ancora aperte, di aver vinto? È quello che sta succedendo e non porta a nulla di buono. Il motto, per prima cosa, rischia di andarsene a ramengo. Gli uni non riconoscono gli altri. Il vincitore è illegittimo e il perdente non solo non si rassegna, ma va al contrattacco. Si potrebbe aprire una stagione di ricorsi giudiziari. Quando questo accade la democrazia è moribonda. L'ultima volta che un presidente è stato ripudiato dagli sconfitti si chiamava Abraham Lincoln. Era (...)

segue a pagina 16
servizi da pagina 10 a pagina 20

-IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SCHEDA IN FINE NUMERO - IN SUD OVEST: IL 20 PERCENTO DI CITTADINI



LEZIONI PER «DERADICALIZZARE» ORGANIZZATE DA UNA ONG

Il terrorista della strage di Vienna aveva frequentato un corso Ue anti jihad

di **Fausto Biloslavo**

Una piccola Ong incaricata dal ministero della Giustizia di deradicalizzare gli adepti della guerra santa si è fatta prendere per il naso da Kujtim Fejzulai, il terrorista di Vienna. I rapporti dell'associazione sulla sua «redenzione» hanno permesso al giovane jihadista di uscire dal carcere e portare avanti (...)

segue a pagina 21

PONZI SpA

INVESTIGAZIONI AZIENDALI

- Concorrenza Sleale
- Assenteismo
- Abusi legge 104
- Osservazioni dinamiche

Francesco Ponzi
CEO Ponzi SpA
MILANO ROMA

ponzi.com
ponzionline.info
ponzinvestigazioni.com

800-013458



IL GIORNO

GIOVEDÌ 5 novembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, niente Lucia di Lammermoor. Al suo posto forse un galà in tivù

Salta la prima della Scala Così neanche in guerra

Palma a pagina 28



ristora
INSTANT DRINKS

Le tre Italie: gialla, arancione e rossa

Alto rischio e lockdown quasi totale per Lombardia e Piemonte. L'area con minori restrizioni: Emilia, Toscana, Umbria, Liguria e Marche
Misure in vigore da domani. La nostra guida: ecco cosa si può fare e cosa no. Contagi e terapie intensive, lievi miglioramenti

Servizi
da p. 3 a p. 7

Caos elettorale e democrazia

Il buono, il brutto e il cattivo dell'America

Michele Brambilla

Noi italiani siamo abituati a guardare agli Stati Uniti o con provinciale incondizionata ammirazione (dai tempi di Alberto Sordi/Nando Mericoni e di Renato Carosone, «Tu vuoi fà l'americano») oppure con un odio ideologico che accomuna estrema sinistra ed estrema destra. In genere prevale il primo atteggiamento: pensiamo che tutto ciò che fanno dall'altra parte dell'oceano sia meglio, superiore, «più avanti». Quello che sta accadendo in questi giorni negli Usa dovrebbe però farci venire qualche dubbio. Pensate che cosa diremmo di noi stessi se, dopo un'elezione, dovessimo vivere tutto quello che stanno vivendo ora in America.

Continua a pagina 2

IL VOTO PER CORRISPONDENZA LANCIA BIDEN VERSO LA CASA BIANCA
MA TRUMP NON CI STA: «CHIEDEREMO NUOVI CONTEGGI IN TRE STATI»

Joe Biden, 77 anni

C'È POSTA PER TE

Pioli, De Carlo, Comelli, G. Rossi e Bolognini da pagina 8 a pagina 15

DALLE CITTÀ

Milano, il colpo in piazza Ascoli

Pista investigativa sui banditi-talpa porta a Napoli Il bottino? Un flop

Servizio a pagina 20

Milano, accordo tra Ats e Curia

Adesso i vaccini si faranno anche nelle parrocchie

Bonezzi nelle Cronache

Milano, l'incubo terrorismo

«Allah Akbar» E accoltellò militare Chiesti 14 anni

Giorgi nelle Cronache



L'unica italiana nella scuola per baby sitter vip Al college delle super tate «Sarò Mary Poppins»

Petrelli a pagina 19



Film, pubblicità, canzoni: come se fosse ancora vivo McQueen, 40 anni dopo La morte è solo l'inizio

Bogani a pagina 27

Prostamol
Integratore alimentare a base di Sereno Repens che combatte e favorisce la fertilità della prostata e delle vie urinarie.

30 CAPSULE MEGAL
Nella confezione 15,5 g

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



Oggi l'ExtraTerrestre

COVID La strage negli allevamenti di visoni in Olanda e Danimarca si è propagata in mezza Europa. La Lav: «Un focolaio anche in Italia»



Culture

RAZZISMO Da oggi nelle librerie «Il ginocchio sul collo», il volume che racconta l'altro lato degli States
Alessandro Portelli pagina 11



Visioni

INTERVISTA Davide Ferrario, il «virus» della cultura durante la pandemia: «Sono sul set e mi chiedo per chi»
Silvia Nugara pagina 13

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

GIOVEDÌ 5 NOVEMBRE 2020 - ANNO L - N° 264

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

quotidiano comunista
il manifesto

IN ZONA ROSSA LOMBARDIA, PIEMONTE, CALABRIA E VAL D'AOSTA

Da domani l'Italia in tre fasce



■ In alcune regioni scatterà da domani, con uno slittamento di 24 ore, un lockdown semitotale, eccezioni le scuole sino alla prima media, le fabbriche e i parrucchieri: Lombardia, Piemonte, Calabria e Val d'Aosta. Era invece incerto quali regioni sarebbero state collocate

in zona arancione, quelle dove oltre al coprifuoco dalle 22 alle 5 e alla Dad per le superiori saranno anche chiusi per tutto il giorno bar e ristoranti e non ci si potrà spostare tra regioni e comuni: Puglia e Sicilia. Sono le 20.30 quando Conte si presenta di fronte ai giornali

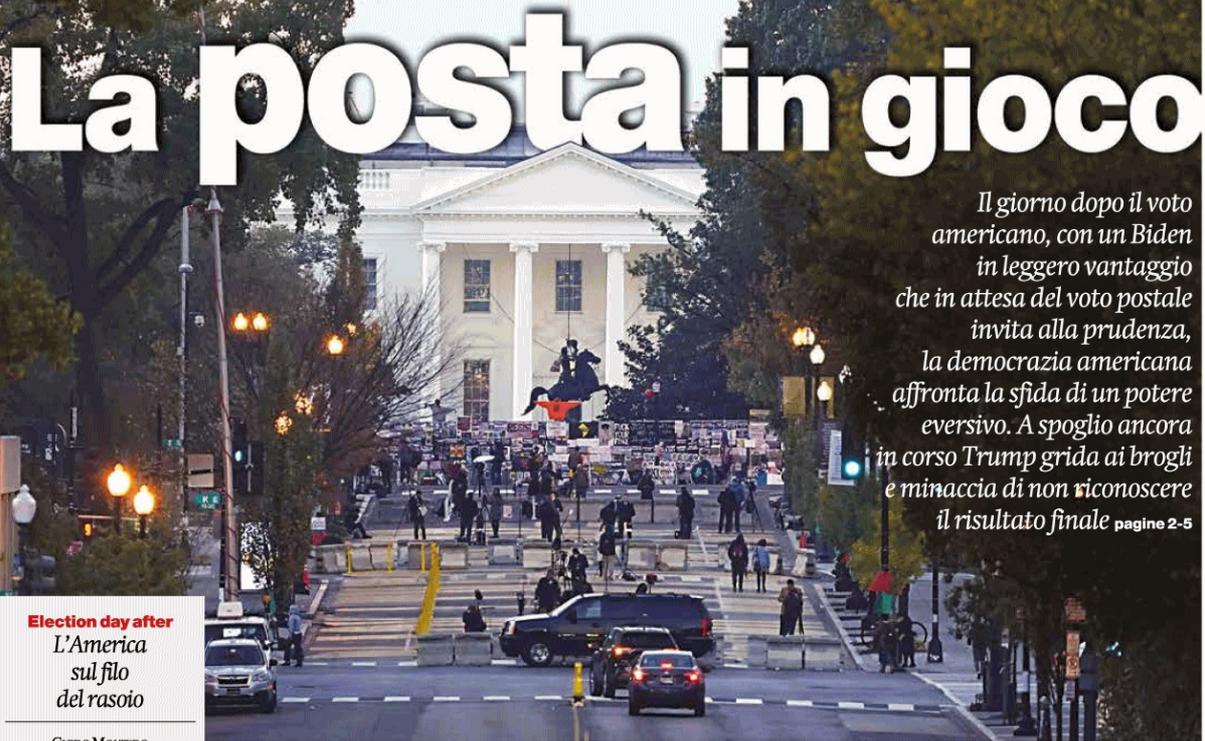
sti per una conferenza stampa slittata di ore in ore e tra le righe trapela per intero lo scontro con le regioni proseguito per tutto il giorno. «Non si può trattare e contrattare sulla salute dei cittadini», si lascia sfuggire il premier.
COLOMBO, CARUGATTA PAGINA 6

30.550 NUOVI CASI, 352 LE VITTIME
La curva dei contagi si stabilizza

■ 30.541 casi positivi registrati nelle ultime 24, emersi grazie a quasi 212 mila tamponi. Anche se sono circa 2mila casi in più rispetto al giorno prima, è un ul-

teriore segnale di stabilizzazione della curva. Ma le vittime sono state 352, in Lombardia la metà dei ricoveri in più in terapia intensiva
CAPOCCI A PAGINA 7

La Casa bianca protetta da una barriera difensiva per timore di incidenti post-elettorali foto Ap



La posta in gioco

Il giorno dopo il voto americano, con un Biden in leggero vantaggio che in attesa del voto postale invita alla prudenza, la democrazia americana affronta la sfida di un potere eversivo. A spoglio ancora in corso Trump grida ai brogli e minaccia di non riconoscere il risultato finale pagine 2-5

Election day after
L'America sul filo del rasoio

GUIDO MOLTEDO

Una giornata al cardiopalma, ieri, il giorno dopo l'Election Day. Un finale sul filo del rasoio. Ore e ore nella notte dopo gli exit poll seguiti alla chiusura delle urne e poi in mattinata le montagne russe dei numeri in sette stati «campi di battaglia», dati che aprivano e poi chiudevano la speranza d'una vittoria, anche se di misura, di Joe Biden. In serata l'incubo di un Trump vittorioso si stemperava fino quasi a svanire grazie alle cifre incoraggianti regalate da un grappolo di contee in blu di stati cruciali in bilico, sempre più oscillanti verso il candidato democratico.
— segue a pagina 15 —

Usa la testa
La grande onda democratica non c'è stata

FABRIZIO TONELLO

La Blue Wave, la grande ondata democratica che avrebbe dovuto spazzare via Donald Trump come un incidente della storia, un demogo arrivato al potere nel 2016 un po' per sbaglio e un po' per l'aiuto dei russi, non c'è stata. Trump non era un incidente.
— segue a pagina 3 —

DIRITTI
Omofobia, via libera della Camera alla legge



■ E' solo il primo passo, ma di quelli importanti. Con 265 voti a favore, 193 contrari e un astenuto la Camera ha approvato il disegno di legge contro l'omotransfobia, la misoginia e la disabilità. «E' un testo ampio, avanzato ed efficace contro le discriminazioni e le violenze» ha commentato il relatore, il dem Alessandro Zan. **LANCARI A PAGINA 9**

Parigi e Vienna
Ecco perché fa paura il terrorismo islamista

ALBERTO NEGRI

Il terrorismo islamista colpisce sanguinosamente nel ventre molle di un'Europa che mostra ormai segni di divisione profonda e di decadenza, ambigua e, dopo tanta subaltermità atlantica, a rischio di irrilevanza nella dimensione mondo e nelle crisi internazionali.
— segue a pagina 14 —

Lele Corvi



01105
 9 770253 215000
 Photo Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, GpM/CRM/232103



IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 306 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 5 Novembre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Le grane di Maradona
Diego, intervento ok
ma le figlie in guerra
con avvocati e medici
Bruno Majorano a pag. 19



L'Europa League
La carica di Gattuso
nel giorno del Rijeka
«Noi sulla strada giusta»
Pino Taormina a pag. 17



Zone e divieti che pasticcio La Campania per ora è gialla

►La Regione nella fascia a minor rischio
Sabato nuovo esame: dati in peggioramento
Il Nord-Ovest e la Calabria in lockdown

Conti, Coppola, Evangelisti, Malafante, Malfetano, Melina,
Mincione e Pappalardo da pag. 2 a 7

Noi e l'epidemia IL SENSO CIVICO CHE MANCA

Vittorio E. Parsi

Secondo il filosofo coreano Byung-Chul Han, una delle ragioni del successo asiatico nella lotta alla pandemia è nel diverso bilanciamento che quelle società realizzano tra diritti individuali e responsabilità nei confronti del gruppo. Byung si riferisce ai Paesi dell'Estremo Oriente (Giappone, Cina, Sud Corea, Singapore, Taiwan... ma potremmo includere anche il Vietnam), e argomenta che mentre lì la gerarchia tra spettanze individuali e bene pubblico è chiara in Occidente il sistema liberale offre troppe scappatoie all'egoismo travestito da libertà e rende più individualmente costoso e meno immediatamente remunerativo l'altruismo sociale.
Continua a pag. 39

Nuove regole da venerdì
Vietato uscire dalle 22 alle 5 anche con il cane

Francesco Malfetano

Scatteranno venerdì le regole del Dpcm. C'è anche il divieto di portare a spasso il cane dopo le 23. A pag. 3

Coscioni (Agenas)
«Le restrizioni non finiranno per il Natale»

Gigi Di Fiore

«Le restrizioni non finiranno per il Natale». Lo dice Enrico Coscioni, presidente Agenas. A pag. 5

Biden, la vittoria più dura Trump annuncia battaglia

►Il candidato dem si prende Wisconsin e Michigan ed è a un passo dalla Casa Bianca
Il presidente: «Brogli, ricontare le schede». E minaccia il ricorso alla Corte Suprema

Il personaggio



Joe Biden si avvia alla conquista della Casa Bianca

Joe, maratoneta da record è il più votato della storia

Anna Guaita a pag. 9

Anna Guaita e Flavio Pompetti da pag. 8 a 13

L'analisi dei voti

Il Midwest decisivo per i democrat i maschi bianchi delusi da Donald

Giovanni Diamanti

Non c'è stata un'onda democratica. Trump non è stato travolto e anzi, a un certo punto è sembrato sulla giusta via per confermarsi Presidente. A pag. 10



Gli Stati Uniti spaccati in due

Il flop dei sondaggi e le narrazioni che ignorano l'America profonda

Mauro Canali

Non è stata per Biden quella vittoria netta, né per Trump quella sconfitta rovinosa, che i sondaggi prevedevano. E non è per ora nemmeno certo il risultato finale. Continua a pag. 13



Le due sponde dell'Atlantico

Perché negli Usa e in Europa il populismo resta ancora forte

Mauro Calise

Sul filo del rasoio doveva essere, e così è stato. E così sarà, anche dopo che questa sfida all'ultimo voto avrà decretato un vincitore. Continua a pag. 39



Casalnuovo Studente accoltellato dopo una lite
«Tu non sai a chi appartengo»
ucciso a 19 anni per uno sguardo

Leandro Del Gaudio
Pino Neri

Un assurdo atto di bullismo di strada scaturito da uno stupido quanto insensato battibecco ma soprattutto dalla prevaricazione di chi si sente intoccabile. «Tu non sai a chi appartengo», ha minacciato in napoletano l'assassino poco prima di sferrare le quattro coltellate che martedì sera hanno stroncato la giovane vita di Simone Frascogna (nella foto), studente di



19 anni dell'Isis Europa, l'Istituto statale per l'istruzione superiore di Casalnuovo. Un ragazzo tranquillo, nessun rapporto «pericoloso». In base a una prima ricostruzione il ragazzo sarebbe stato ucciso solo per aver guardato una volta di troppo un suo coetaneo, che poi ha sfogato su di lui la sua follia omicida. Nella notte tre arresti, l'assassino si è consegnato dopo il fermo dei due complici. Accuse dal fratello della vittima: «Nessuno lo ha aiutato». In Cronaca

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHE MINUTI

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

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO E UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL 29/04/2020





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 142 - N° 306 ITALIA

NAZIONALE



Giovedì 5 Novembre 2020 • S. Zaccaria

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Funerali senza folla
In corteo per la città scortato dai vigili Roma saluta Proietti in diretta web e tv
Satta a pag. 26



Euroleague: stasera Roma-Cluj Champions, ancora Caicedo: pari della Lazio con lo Zenit Tamponi, Lotito sfida l'Uefa Morata e Dybala: Juve ok
Nello Sport



Il Messaggero
WROOM
motori.ilmessaggero.it

Notte di testa a testa tra il presidente uscente e lo sfidante, poi il voto via posta porta alla svolta negli Usa



Biden vede la Casa Bianca

E la "censura" costruttiva ha reso civile il dibattito

Mario Ajello
Dare un'etica, ovviamente laica e liberale, alle nuove tecnologie. Cercare di spegnere la deriva incendiaria di odio, di fake e di altri primitivismi on line. Sono battaglie di civiltà più volte evocate, ma sempre assai poco praticate. Non è che stavolta, invece, ci siamo? Arriva cioè una svolta rispetto all'andazzo vigente sui social in questi anni, nei quali in nome della legittimità dialettica tutto è stato pubblicato e viralizzato senza filtri?
Continua a pag. 20

Joe Biden esulta davanti alle telecamere in un comizio di ieri (foto AFP)

► Il Midwest stavolta sorride ai dem il Michigan spinge l'ex vice di Obama Furia Trump: li porto in tribunale

Flavio Pompetti

Joe Biden vede la Casa Bianca. Notte di testa a testa tra il presidente uscente e lo sfidante, poi il voto via posta porta alla svolta negli Usa. Il Midwest stavolta sorride ai dem il Michigan spinge l'ex vice di Obama Furia Trump: li porto in tribunale. Per l'ufficializzazione sarà fondamentale l'esito definitivo del voto per posta. E la sfida rischia di arrivare alla Corte suprema.
A pag. 10
Bassi a pag. 15

I SERVIZI
Il nuovo congresso
La trans, il ragazzo e la complottista
Guaia pag. 13
I flussi
Donald perde i voti dei maschi bianchi
Diamanti a pag. 12

Lombardia, Piemonte, Calabria e Val d'Aosta sono zone rosse. A Roma la Raggi positiva

Stop in 4 Regioni, il Lazio resta "aperto" Conte: «Il Natale meglio senza cenone»

ROMA Varato il Dpcm anti-pandemia. Da domani coprifuoco dalle 22 e Italia divisa in 3 fasce. Lombardia, Piemonte, Calabria e Val d'Aosta sono zone rosse: lockdown come a marzo. Lazio, Abruzzo, Umbria e Marche tra le regioni gialle, senza cioè ulteriori restrizioni. Conte: «Natale senza cenone».
Servizi da pag. 2 a pag. 8

Il senso civico per evitare una disfatta
Vittorio E. Parsi
Secondo il filosofo coreano Byung-Chul Han, una delle ragioni (...) Continua a pag. 20

Coprifuoco per tutti dalle 22 alle 5 Sarà vietato uscire anche col cane
Francesco Malfetano
La misura probabilmente più invasiva per tutti è il coprifuoco: dalle ore 22 alle 5 non sarà possibile uscire di casa se non per necessità provate con un'autocertificazione. In quelle ore sarà vietato anche portare il cane a far la pipì.
A pag. 3

Oltre al flop del click-day, c'è chi si rivende i soldi dell'aiuto statale Dopo i reclami, la truffa del bonus bici

Roberta Amoroso
E' bufera sul bonus mobilità. Non solo perché i centinaia di migliaia di "esclusi" da un clickday delirante tra intoppi sulla piattaforma di Sogei e il flop dell'identificazione attraverso lo Spid di Poste e dell'Agid ha fatto fioccare ieri esposti alla Procura, diffide collettive e minacce di denunce. Come se non bastasse tutto questo, c'è anche un tentativo di truffa degno di veri ladri di biciclette. Segnalata la rivendita dei voucher da 500 euro su eBay e Subito.it. Indaga la Finanza.
A pag. 19

Pestaggi a Roma come nel caso Willy
Agli arresti la gang dei rapper-pugili in rete botte e sevizie ai gruppi rivali



Alessia Marani e Giuseppe Scarpa
Roma: trapper e picchiatori, in rete i video dei pestaggi. Arrestati dalla Digos 4 pugili-cantanti: aggrediscono band rivali e migranti. Seviziarono anche un complesso mentre suonava.
A pag. 17
Marzi a pag. 17

FORTUNA PER I PESCI
Buongiorno, Pesci! Non capita spesso, ma succede, siete l'unico segno che può contare solo su aspetti positivi. Non appena la Luna prende possesso del Cancro, segno della vostra fortuna, entrano in azione pianeti del Lavoro e astri dell'amore, ma dovete sapere che solo voi potete fare qualcosa per rendere concrete le nostre belle previsioni. Un nuovo Amore (con la A maiuscola) sembra proprio in arrivo. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno
A pag. 18

Denuncia di 21 allieve del corso più prestigioso «Molestate alla Court of Master» Il #metoo dei super sommelier

Francesca Pierantozzi
Il #metoo dei sommelier, la denuncia di 21 allieve colpisce la massima istituzione del vino in America, la "Harvard" del sommelier, la Court of Master Sommeliers, unico organismo in grado di concedere il sacro graal di chiunque voglia lavorare col vino: la spilletta rosso-oro che certifica il superamento delle quattro prove e il diritto di foggarsi del grado di Master Sommelier. Il racconto delle ragazze al NYT: «Richieste sessuali dai docenti».
A pag. 18

Omofobia, sarà reato e a scuola ecco l'ora anti-discriminazione
ROMA La legge sull'omofobia è legge. La maggioranza applaude, bavagli e proteste dai banchi di Lega e Fratelli d'Italia. Sono previste pene fino a sei anni di carcere. A far discutere anche l'ora "antidiscriminazione" inserita alle elementari.
Acquaviti a pag. 8

* € 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

GIOVEDÌ 5 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna: profilassi antinfluenzale

**Vaccinazioni boom
«Ma ci saranno
le dosi per tutti?»**

Manca a pagina 20



IN EDICOLA
QV ENIGMISTICA
1.200
1 EURO

ristora
INSTANT DRINKS

Le tre Italie: gialla, arancione e rossa

Alto rischio e lockdown quasi totale per Lombardia e Piemonte. L'area con minori restrizioni: Emilia, Toscana, Umbria, Liguria e Marche
Misure in vigore da domani. La nostra guida: ecco cosa si può fare e cosa no. Contagi e terapie intensive, lievi miglioramenti

Servizi
da p. 3 a p. 7

Caos elettorale e democrazia

**Il buono, il brutto
e il cattivo
dell'America**

Michele Brambilla

Noi italiani siamo abituati a guardare agli Stati Uniti o con provinciale incondizionata ammirazione (dai tempi di Alberto Sordi/Nando Mericoni e di Renato Carosone, «Tu vuoi fà l'americano») oppure con un odio ideologico che accomuna estrema sinistra ed estrema destra. In genere prevale il primo atteggiamento: pensiamo che tutto ciò che fanno dall'altra parte dell'oceano sia meglio, superiore, «più avanti». Quello che sta accadendo in questi giorni negli Usa dovrebbe però farci venire qualche dubbio. Pensate che cosa diremmo di noi stessi se, dopo un'elezione, dovessimo vivere tutto quello che stanno vivendo ora in America.

Continua a pagina 2

**IL VOTO PER CORRISPONDENZA LANCIA BIDEN VERSO LA CASA BIANCA
MA TRUMP NON CI STA: «CHIEDEREMO NUOVI CONTEGGI IN TRE STATI»**



Joe Biden, 77 anni

C'È POSTA PER TE

Pioli, De Carlo, Comelli, G. Rossi e Bolognini da pagina 8 a pagina 15

DALLE CITTÀ

Bologna, verso le comunali

**Stop a Bugani
Braccio di ferro
nei Cinque Stelle
sulle alleanze**

Carbutti in Cronaca

Valsamoggia, morta in A22

**Domani l'addio
a Jessica Ponzoni
Donati gli organi**

Mignardi in Cronaca

Bologna, il comitato

**«Il Pd ha ignorato
le proteste
sul Passante»**

Orsi in Cronaca



L'unica italiana nella scuola per baby sitter vip
**Al college delle super tate
«Sarò Mary Poppins»**

Petrelli a pagina 19



Film, pubblicità, canzoni: come se fosse ancora vivo
**McQueen, 40 anni dopo
La morte è solo l'inizio**

Bogani a pagina 27



Prostamol
Integratore alimentare a base di Sereno Repens che combatte e favorisce la fertilità della prostata e delle vie urinarie.
30 CAPSULE MELLE
A. MENARINI
Nella rete 15.15 €

**IL PIÙ VENDUTO
IN FARMACIA***

SCOPRI DI PIÙ SU
BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI

* Fonte: Mercato Integratori Alimentari a base di Sereno Repens, dati IQVIA, Ultimo Anno Mobile Novembre 2019

DentalOne
Speciali Odontoiatrici

Genova Via Donghi 20r
Via dei Macelli di Scogliola 17r
www.dentalone.it

Dot. Vittorio Magagnoli iscritto all'ordine dei medici odontoiatri e degli odontoiatri numero 1710

GIOVEDÌ 5 NOVEMBRE 2020

IL SECOLO XIX

DentalOne
Speciali Odontoiatrici

Genova Via Donghi 20r
Via dei Macelli di Scogliola 17r
Tel. 3297535205

Dot. Vittorio Magagnoli iscritto all'ordine dei medici odontoiatri e degli odontoiatri numero 1710

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ con Green&Blue - Anno CXXXIX - NUMERO 263, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

KO 2-1 AL FERRARIS. SCAMACCA ANCORA IN GOL
Il Genoa paga le fatiche del derby con il Torino sconfitta che brucia

ARICHIELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 34 E 35



IL NUOVO GIALLO FIRMATO DA BRUNO MORCHIO
Bacci Pagano, voci dal passato nelle settimane del lockdown

L'ANTICIPAZIONE / PAGINA 31



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 14
Economia/Marittimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Xte	Pagina 31
Sport	Pagina 34
Programmi-Tv	Pagina 38

SITUAZIONE PEGGIORE PER PIEMONTE, LOMBARDIA, VALLE D'AOSTA E CALABRIA

Covid, in Liguria divieti più leggeri

La zona rossa in quattro regioni

Toti: l'indice Rt sta scendendo, premiati i sacrifici
Bar e ristoranti potranno restare aperti di giorno

Il premier Conte ha illustrato i contenuti del nuovo Dpcm firmato nella notte di martedì, che entrerà in vigore da domani. Confermata la divisione dell'Italia in zone, in base alla diffusione del virus. La Liguria, a sorpresa, resta nella fascia gialla, quella con le limitazioni minori. «Un premio per i sacrifici fatti con le ordinanze locali, l'indice Rt sta scendendo», commenta il governatore ligure Toti. Bar e ristoranti potranno restare aperti anche di giorno, al contrario di quanto accadrà nelle regioni della zona arancione (Puglia e Sicilia). Le zone rosse avranno misure ancora più restrittive, simili al vecchio lockdown: sono Piemonte, Lombardia, Calabria e Valle d'Aosta. Ma i governatori più colpiti protestano: «Scelte ingiuste».

SERVIZI / PAGINE 6-11

LA SPERIMENTAZIONE

LUISSELLA BATTAGLIA / PAGINA 14

VACCINO, IL DOVERE DI INCLUDERE TUTTI

ROLLI



LE REAZIONI

Licia Casali

Boccata di ossigeno per i commercianti «Speriamo che duri»

I ristoratori genovesi erano rassegnati alla chiusura e la notizia che la Liguria è in zona gialla è stata un sollievo. «Resta la preoccupazione per il futuro, l'incertezza ci sta rovinando».

L'ARTICOLO / PAGINA 18

IL RETROSCENA

Mario De Fazio

Possibili le limitazioni su scala provinciale A rischiare è Genova

Il Dpcm prevede che le misure più restrittive possano essere applicate in alcune parti delle regioni. In Liguria l'osservata speciale resta Genova, dove i dati sono più preoccupanti.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

USA AL VOTO



Joe Biden durante l'intervento di ieri a Wilmington, Delaware: il primo dopo la chiusura dei seggi per le presidenziali Usa

Biden: riunirò l'America

L'ira di Trump: «Frode»

Tensione nello spoglio che lancia il democratico verso la Casa Bianca

«Penso che avremo i voti per vincere». Joe Biden vede il traguardo. Il candidato Dem è in vantaggio e auspica la fine del clima di contrapposizione negli Usa. Ma Trump chiede il riconteggio dei voti in diversi Stati e annuncia ricorsi.

SERVIZI / PAGINE 2-5

L'ANALISI

Peppino Ortoleva

Le democrazie ferite da divisioni profonde

L'ARTICOLO / PAGINA 14

IL PERSONAGGIO

Gianni Riotta

La rivincita di Joe, lo zio buono d'America

L'ARTICOLO / PAGINA 3

BUONGIORNO

Non vanno molto bene le cose fra i cinque stelle europei. Dei quattordici parlamentari eletti a Bruxelles, quattro non sono affatto contenti della politica agricola del Movimento. Ignoravo che il Movimento avesse una politica agricola, ma è un problema mio. Comunque, per essere schematici, c'è una politica agricola ufficiale e una politica agricola di minoranza. I quattro sostenitori della politica agricola di minoranza non capiscono perché gli otto assenti per tenere la comunicazione comunicino soltanto la politica agricola ufficiale e non comunicino mai l'altra politica agricola, quella di minoranza (sono cose che succedono quando si confonde la linea con la Verità, per cui diventa complicato comunicare due Verità divergenti). Così i quattro di minoranza, seppure senza comunicazione, sono riusciti a comunicare che non pagheranno più lo stipendio agli otto della comunicazione. E gli altri dieci europarlamentari? Beh, non hanno abbastanza denaro per stipendiare una comunicazione di otto dipendenti. Dunque ne licenziano due? Tre? Macché! Uno vale uno! Li licenziano tutti e otto. Ieri hanno ricevuto il preavviso: fra due mesi resteranno senza lavoro e senza pagnotta. Più avanti, si vedrà. Se non fosse che i cinque stelle in Italia si battono come leoni per il blocco dei licenziamenti (altrui), per la tutela dei più sfortunati col reddito di cittadinanza e in definitiva per la sconfitta della povertà, peraltro già annunciata, ecco, non fosse per questo, che quattordici parlamentari litighino, e dunque caccino otto dipendenti, lo si direbbe il più raffinato dei menefreghismi di casta. —

Perché io so' io

MATTIA FELTRI

NUOVO BANCO METALLI

INVESTI IN ORO

Tutela i Tuo 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

AURUM

OPERATORE PROFESSIONAL PRONTI AUTOPROTEZIONE LA BANCA D'ITALIA

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI *fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R

la fianco cinema Odéon

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con il Sole
I risparmi
di una vita
Guida per gestire
il patrimonio

Superbonus 110%
Le Entrate ampliano
la definizione
di accesso e aprono
lo sconto ai loft

Giuseppe Latour
— a pagina 29



— a 0,50 centesimi
oltre il prezzo
del quotidiano



EDISON
DIVENTIAMO L'ENERGIA
CHE CAMBIA TUTTO.

FTSE MIB 19358,28 +1,96% | XETRA DAX 12324,22 +1,95% | CAC40 4922,85 +2,44% | SPREAD BUND 10Y 130,70 -0,80 | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 34-37

La mappa delle tre Italie chiuse per Covid

EMERGENZA SANITARIA

Da domani zona rossa in Lombardia, Piemonte, Calabria e Valle d'Aosta

Conte: non si tratta sui dati con le Regioni. Di ristori bis da 1,5-2 miliardi già oggi

Edizione chiusa in redazione alle 22.45

Il braccio di ferro con le Regioni fa slittare di un giorno l'entrata in vigore delle nuove misure previste dal Dpcm. Da domani quattro regioni in zona rossa, si tratta di Lombardia, Piemonte, Calabria, Valle d'Aosta. In fascia arancione Puglia e Sicilia. Nelle zone rosse scatterà il giro di vite più severo, con il divieto di spostamento in entrata e in uscita e all'interno dei territori, se non per lavoro, scuola, necessità o salute, e con la sospensione delle attività commerciali al dettaglio, salvo alimentari, beni di prima neces-

sità, edicole, tabacchi, farmacie, librerie, negozi di giochi, fiorai, articoli sportivi, ferramenta, computer ed elettronica. Restano aperti lavanderie, barbieri e parrucchieri, ma chiudono i centri sportivi, nonché bar, ristoranti, gelaterie e pasticcerie, tranne la ristorazione a domicilio o con asporto. Il premier Conte «di decreto sui ristori forse già domani sera (oggi, ndr) in Consiglio dei ministri». **Bartoloni, Mobili, Monaci, Netti, Patta, Perrone e Trovati** — a pagg. 6-10 con l'analisi di **Lina Palmieri**

ALLARME SANITÀ

Rianimazioni e ricoveri:
i numeri delle Regioni
oltre le soglie di allerta



Marzio Bartoloni — a pag. 8

Usa: Biden più vicino alla vittoria, ma Trump scatena la guerra legale

ELEZIONI PRESIDENZIALI

Scontro all'ultimo voto
Il presidente accusa: brogli
Stop a scrutini in due Stati

Alle presidenziali Usa battaglia voto su voto negli Stati chiave del midwest. Il candidato dem Biden è in testa sul presidente Trump ma nessuno è certo di vincere tra lungaggini nello spoglio e attesa per i voti via posta, diversi Stati non hanno ancora decretato un vincitore. E già scattano i ricorsi: dopo che Trump ha parlato di brogli davanti alla rimaonta di Biden, presentando un ricorso alla Corte suprema, la sua campagna ha presentato azioni legali per sospendere il conteggio dei voti in Michigan e Pennsylvania. E ha poi proclamato la vittoria di Trump nella stessa Pennsylvania. Le proiezioni Cnn: Biden vince in Michigan e Wisconsin. — alle pagine 2-3



Sul Sole24Ore.com la maratona del voto con commenti e aggiornamenti

270 grandi elettori
È la soglia che i candidati devono raggiungere per essere nominati presidente

L'intervista
Ross: «Chi vince trova un Paese lacerato»
Attilio Geroni — a pag. 3

L'analisi
La Ue lasci il ricordo dell'alleanza di un tempo
di Ugo Tramballi — a pagina 3

IN RIALZO L'EUROPA E WALL STREET

L'incertezza non frena le Borse: Milano +1,95%

Morya Longo — a pag. 5

NEL 1966 L'ARNO ESCE DAGLI ARGINI



Il disastro. Il 4 novembre del 1966 la piena del fiume Arno oltrepassò gli argini e si riversò in tutta Firenze

Alluvione di Firenze:
dopo mezzo secolo
154 milioni mai spesi

Firenze ha ricordato ieri l'alluvione che 54 anni fa, il 4 novembre 1966, provocò 35 morti e danni immensi al patrimonio artistico. Ma a più di mezzo secolo da quella tragedia le opere strategiche per mettere in sicurezza il territorio non sono complete. Il paradosso è che non si tratta di un caso di risorse mancanti, ma di risorse - 154 milioni di euro - mai spese. **Silvia Pieraccini** — a pag. 14

Intesa, utili a 3,1 miliardi L'obiettivo è la doppia cedola

CREDITO

Intesa Sanpaolo ha chiuso i primi 9 mesi con un utile netto di 3,1 miliardi, superiore all'obiettivo previsto per l'intero 2020. Sullo stesso periodo 2019 c'è una flessione del 7,2%, ma al netto delle rettifiche su crediti per i futuri effetti della pandemia, i profitti si attesterebbero a 3,95 miliardi (+20%). Sulla scorta di questi risultati, la banca punta a distribuire i dividendi promessi al mercato e temporaneamente congelati dalla Bce, sia relativi al 2019 che al 2020. Dopo i conti, in Borsa il titolo Intesa ha chiuso ieri a +3,7%. **Luca Davi** — a pag. 18

CRÉDIT AGRICOLE

Per i francesi in Italia un utile di 551 milioni «Aperti a nuove opportunità» **Paolo Paronetto** — a pag. 18

FINTECH

Dalle Poste rilancio sui pagamenti: transazioni tutte digitali con lo smartphone **Laura Serafini** — a pag. 19

ENERGIE RINNOVABILI: IL PIANO TOTO HOLDING

Parco eolico da 9 miliardi nel mare di Sicilia

Stefano Ellil — a pag. 13

PANORAMA

MANCANO I CAPITALI

Crisi d'impresa in aumento:
Banca d'Italia lancia l'allarme

La crisi generata dalla pandemia ha colpito di più duramente nelle regioni del Nord, dove sono partiti i primi contagi, e ha aumentato le disparità di reddito tra le famiglie del Mezzogiorno. È il messaggio del Rapporto sull'economia delle regioni pubblicato ieri da Bankitalia. — a pag. 14

LA PROPOSTA
UN SUPERBONUS CON RISORSE UE PER IMPRESE RICAPITALIZZATE
di Massimo Miani — a pag. 22

L'IMPATTO DEL COVID

Moda, sfiora il 30% il calo del fatturato 2020

Nella moda la contrazione del fatturato complessivo per il 2020 si attesta a -29,7%, contro il -32,5% previsto a luglio, per una perdita totale valutata in 29 miliardi. È la stima aggiornata da Confindustria Moda alla luce dell'impatto del Covid. — a pagina 16

IL PIANO 2030-2050
Più Europa e rilancio industriale: così il Paese può ripartire
di Carlo Bonomi — a pagina 23

DIRITTO DEL LAVORO Job Act, dalla Consulta no al ricorso di Napoli

La Corte costituzionale ha dichiarato inammissibili le questioni sollevate dalla Corte d'appello di Napoli sulla disciplina dei licenziamenti collettivi inserita nel Job Act. La sentenza sarà depositata nelle prossime settimane. — a pagina 31

nòva.tech
IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

Se la fibra ottica diventa un sensore
Riccardo Oldani — a pag. 32

Nordvest

DOMANI NELLE EDICOLE DI VALLE D'AOSTA, PIEMONTE E LIGURIA



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 5 novembre 2020
Anno LXXVI - Numero 306 - € 1,20
San Guido Maria Conforti

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti: a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Giocaria 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.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

LE CARTE CHE INCHIODANO IL GOVERNO

Hanno mentito sugli ospedali

Conte ha tolto tutti i poteri alle Regioni sull'aumento delle terapie intensive per darli ad Arcuri. Lui è stato fermo per mesi, solo a metà ottobre si è mosso con le Asl. E i posti arriveranno nel 2021

Il Tempo di Osho

Biden davanti ma Trump è lì e chiede la conta



Barbieri, De Leo, Mariani e Sereni alle pagine 10 e 11

A Primavalle, Tor Pignattara, Centocelle e S. Maria della Pietà positivi in aumento del 400% Boom di contagi in quattro quartieri di Roma

La protesta degli artigiani
I «ristori» copriranno solo il 30% delle spese

Verucci a pagina 18

... Nella Capitale sono stati registrati ieri 1.247 nuovi casi di positivi al Covid (complessivamente nel Lazio sono +2432). Ma in questa montante seconda ondata ci sono impennate complessive che arrivano a superare il 400% in soli due mesi nei quartieri romani più colpiti dal Coronavirus.

Sbraga a pagina 17

In società col banker Pagnottaro
Il laziale Acerbi investe nel mattone

Giacobino a pagina 7

DI FRANCESCO STORAGE
C'è qualcosa di peggio del Dpem di Conte che doveva entrare in vigore oggi e che solo ieri sera è stato spostato dal premier a domani. È la storia dei drammatici ritardi riguardanti i lavori per mettere a norma gli ospedali da attrezzare contro il Covid. Altro che terapie intensive. (...)

segue a pagina 3

Non riesce l'ultimo spot al premier
Conte va in confusione
E i governatori protestano

Zappitelli a pagina 3

Da domani le nuove chiusure
Zone gialle, arancioni e rosse
Ecco tutte le misure previste

Frasca a pagina 4

Primo sì alla Camera
Passa la legge sull'omofobia
Proteste dell'opposizione

a pagina 7

Europa League: oggi la Roma col Cluj
Caicedo graffia lo Zenit
Lazio ancora imbattuta
in Champions League



Pieretti, Rocca e Salomone alle pagine 28 e 29

la **S** TORACIATA
Vorrei chiedere a Conte: ma bisogna far diventare la Sicilia zona rossa per fermare gli sbarchi clandestini dall'Africa?

Ciba-Geigy®
soluzioni naturali per la disinfezione
CIBA ATOM PUR
è un disinfettante virucida pronto all'uso in soluzione acquosa che con un processo elettrolitico sviluppa ipoclorito di sodio nella misura dello 0,13%. Può essere spruzzato o nebulizzato a seconda dell'uso. Autorizzato dal ministero della salute.
cibageigyarl cibageigyarl office@ciba-geigy.it
www.ciba-geigy.it +39 0731.083912

Il diario
di Maurizio Costanzo
Pensavo, in un gioco di fantasia, a un incontro tra Proietti, Gassman e Sordi. Probabilmente, Sordi e Gassman lo sapevano e stavano ad aspettarlo. Forse si è unito a loro anche Ugo Tognazzi e il cinema e il teatro, di ieri e dell'altro ieri, finalmente, si è ricomposto in un Altrove importante. Rimangono gli aneddoti: Proietti fu facilitato, ad un certo momento della carriera, dal sostituire Domenico Modugno. Se ben ricordo era una commedia musicale di Garinei e Giovannini. Non c'è più Proietti, né Modugno, né Garinei e Giovannini. Non so voi, ma io avverto un certo senso di povertà.

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA
Prostamol
Integratore alimentare a base di Serenoa Repens (la castanea e la palma nana).
30 CAPSULE MESSI
E NON HAI PIÙ SCUSE
SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

Giovedì 5 Novembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 261 - 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 QUOTIDIANO
110%
Anche se l'accesso all'immobile è in comune il Superbonus è garantito
Del Pap a pag. 31

Castellani (Luiss): Trump ha tenuto duro perché agli americani interessano economia e sicurezza
Alessandra Ricciardi a pag. 7

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

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

INDENNIZZI FINO AL 90%
In arrivo lo scudo Sace da due mld per i mancati pagamenti
Chiarello a pag. 32

Stop versamenti Iva e ritenute
Si va verso la proroga dei termini ordinari per le imprese delle zone rosse Ma il lockdown slitta di un giorno ed entrerà in vigore soltanto domani

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Ordinamento sportivo - Lo schema di decreto di riforma con la relazione illustrativa
Coronavirus - Il nuovo Dpcm con le misure restrittive
DI Ristori - Le note del servizio studi del senato

Verso la proroga dei termini ordinari per versamenti Iva e ritenute per le zone rosse. Il dl Ristori 1, all'esame da ieri della commissione finanza del Senato, sarà il ramo su cui innestare come emendamento il nuovo decreto Ristori 2 tra oggi e domani all'esame del consiglio dei ministri. Intanto il lockdown nelle zone rosse è rinviato a domani, come le limitazioni agli spostamenti nelle zone arancioni e il coprifuoco.
Bartelli a pag. 29 e Cerisano a pag. 25

Polemica sul prezzo del Remdesivir: 2 mila € contro 5 di costo. Il produttore: in regola



Un'interrogazione parlamentare per chiedere conto al ministro della salute Roberto Speranza come mai per il Remdesivir, primo farmaco anticovid autorizzato dall'Emm, sia stato previsto un prezzo pari a 2.100 euro «quando il costo di produzione è stimato inferiore a 5 euro per un ciclo di trattamento di 5 giorni». A presentarla è stata l'ex ministro per la Salute, Giulia Grillo (Movimento 5 Stelle), e a rispondere è stata Gilead, la società produttrice, che ha precisato di avere «fissato un unico prezzo di Remdesivir ben al di sotto del valore che il farmaco può generare per i pazienti e per i sistemi sanitari».
Oldani a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO
Un leader del Pd e poi ex sindaco Pd di Torino, Piero Fassino, è un politico intellettualmente sottile (facciamo il ricordo perché lo si vede già). Ha alle spalle una lunga militanza politica ed una grande esperienza di partito. Entrambe però, ingessandolo nei suoi convincimenti, rischiano di deviare le sue capacità di previsione. La sua logica più clamorosa avvenne quando, rivolto alla allora sparuta minoranza grillina che lo tormentava ai tempi della sua sindacatura, Fassino che, come tutti i calmi, quando si incazza, lo fa di brutto, urlò: «Volete consolare? Fate una lista, presentatevi alle elezioni e poi vedremo quanta voti prenderete». Purtroppo, i grillini lo presero in parola e non solo si presentarono ma ancora vinsero le elezioni e lo mandarono a casa. Tre giorni fa Fassino disse: «Bocciando alla grande Trump gli americani combatteranno il mondo da così a così». L'operazione risulta più complicata. Un minimo di prudenza avrebbe potuto forse aiutare Biden che potrà anche farcela, ma con il forcipe. Altro che alla grande.

LUCA RUINI (CONAI)
Il Recovery Fund per potenziare il riutilizzo dei rifiuti
Valentini a pag. 12

AssoBío
Associazione Nazionale delle imprese di Trasformazione e Distribuzione dei Prodotti Biologici
www.assobio.it

Alleanza virtuosa verso la transizione Green, in Italia e in Europa

AssoBío, al fianco delle imprese di produzione, trasformazione e distribuzione dei prodotti biologici e naturali.



Con «La riforma del no profit» a € 8,90 in più



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 5 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRATAN
1870
100% ORZO ITALIANO

La protesta guidata dallo chef Vissani
Ristoratori in marcia da Firenze a Roma «Ormai siamo stremati»
Cecchi a pagina 20



Pisa
Scarpe false sponsorizzate dagli influencer
Casini a pagina 17

ristora
INSTANT DRINKS

Le tre Italie: gialla, arancione e rossa

Alto rischio e lockdown quasi totale per Lombardia e Piemonte. L'area con minori restrizioni: Emilia, Toscana, Umbria, Liguria e Marche. Misure in vigore da domani. La nostra guida: ecco cosa si può fare e cosa no. Contagi e terapie intensive, lievi miglioramenti

Servizi da p. 3 a p. 7

Caos elettorale e democrazia

Il buono, il brutto e il cattivo dell'America

Michele Brambilla

Noi italiani siamo abituati a guardare agli Stati Uniti o con provinciale incondizionata ammirazione (dai tempi di Alberto Sordi/Nando Mericoni e di Renato Carosone, «Tu vuoi fà l'americano») oppure con un odio ideologico che accomuna estrema sinistra ed estrema destra. In genere prevale il primo atteggiamento: pensiamo che tutto ciò che fanno dall'altra parte dell'oceano sia meglio, superiore, «più avanti». Quello che sta accadendo in questi giorni negli Usa dovrebbe però farci venire qualche dubbio. Pensate che cosa diremmo di noi stessi se, dopo un'elezione, dovessimo vivere tutto quello che stanno vivendo ora in America.

Continua a pagina 2

IL VOTO PER CORRISPONDENZA LANCIA BIDEN VERSO LA CASA BIANCA MA TRUMP NON CI STA: «CHIEDEREMO NUOVI CONTEGGI IN TRE STATI»

Joe Biden, 77 anni

C'È POSTA PER TE

Pioli, De Carlo, Comelli, G. Rossi e Bolognini da pagina 8 a pagina 15

DALLE CITTÀ

Firenze

Nardella prudente «Gel e mascherine vietato distrarsi E usate 'Immuni'»

Fichera in Cronaca

Firenze

Torna la Dad alle superiori Rabbia dei presidi

Gullè in Cronaca

Firenze

L'aula è piccola Slitta il processo ai coniugi Renzi

Brogioni in Cronaca



L'unica italiana nella scuola per baby sitter vip
Al college delle super tate «Sarò Mary Poppins»

Petrelli a pagina 19



Film, pubblicità, canzoni: come se fosse ancora vivo
McQueen, 40 anni dopo La morte è solo l'inizio

Bogani a pagina 27

Prostamol

Integratore alimentare a base di Sereno Repens che combatte e favorisce la fertilità della prostata e delle vie urinarie.

30 CAPSULE MIELE

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

A. MENARINI



SCARPA

SHOP ONLINE



MOJITO GTX THE ORIGINAL.

la Repubblica

SCARPA

SCARPA.NET



MOJITO GTX THE ORIGINAL.

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 262

Giovedì 5 novembre 2020

Oggi con Green&Blue

In Italia € 1,50

LE ELEZIONI USA

Biden: "Vicini alla vittoria" Trump lo sfida

Si scatena la battaglia legale sul verdetto delle urne. Il presidente denuncia brogli: "Ricontare i voti in tre Stati". Il leader dem: gli avversari non più nemici

L'editoriale

Una rivoluzione in quattro atti

di Maurizio Molinari

Joe Biden è a un passo dalla Casa Bianca ma Donald Trump tenta di sbarrargli la strada con una raffica di azioni legali. È la coda del più rovente Election Day che memoria ricordi: non ha ancora generato il nome del presidente degli Stati Uniti ma ci consegna un pugno di indubbe, drammatiche novità sulla trasformazione politica in corso nella più grande democrazia del Pianeta. La prima e più dirompente ha a che vedere con l'identità del partito democratico.

continua a pagina 35

Joe Biden, il candidato democratico alla Casa Bianca, è vicino alla vittoria: «È chiaro che vinceremo abbastanza voti. Dobbiamo smettere di vederli come nemici». Il presidente uscente Donald Trump denuncia brogli e chiede il riconteggio dei voti.

di Basile, Menichini e Rampini da pagina 2 a pagina 11

Il destino in Wisconsin e Michigan

di Alberto Flores d'Arcais a pagina 4

Perché i latinos ballano con Donald

di Gabriele Romagnoli a pagina 10

Gopnik: "Il populismo è ancora vivo"

di Anna Lombardi a pagina 11

Englander: "Democrazia da rifare"

di Antonio Monda a pagina 13



Il discorso Joe Biden parla alla nazione (EVRI LAMARQUE/REUTERS)

Lite Regioni-governo. Chiuse anche Piemonte, Calabria e Valle d'Aosta

Zone rosse al via solo domani La Lombardia si ribella allo stop

Il commento

Spettacolo indecoroso

di Stefano Cappellini

È ora di superare benevolenze storiche e pregiudizi favorevoli per dire chiara una cosa: le Regioni sono diventate un problema. Il governo ha le sue colpe nelle indecisioni e nei ritardi, ma le Regioni hanno superato il limite. Non tutti i governatori portano la colpa del caos, ma non è un problema di singoli.

a pagina 34

I servizi da pagina 14 a pagina 21

L'inchiesta

Pescatori sequestrati "La Marina era pronta ma non bloccò i libici"

di Nigro e Palazzolo

a pagina 27



VIA MONTENAPOLEONE, 21 - MILANO

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90 Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con Brivido Noir €10,40

NZ



Sulla nave di Fellini Andrea De Carlo
"Sul set con Federico tra matti e tipi strani"

UN CONTRIBUTO DELLO SCRITTORE - P. 32



Calcio Toro, primo successo col Genoa
Goleada della Juve con il Ferencvaros

BARILLÀ, BUCCHERI, GARANZENI E ODDENINO - PP. 34, 35 E 37



LA STAMPA

GIOVEDÌ 5 NOVEMBRE 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € CON GREEN & BLUE II ANNO 154 II N.304 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPELIZIONE ABB. POSTALE II DL.353/03 (CONV.INL.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DOB-TO II www.lastampa.it GNN

TENSIONE DOPO LA CHIUSURA DELLE URNE. IL VOTO POSTALE FAVORISCE L'EX VICE DI OBAMA. RINVIATA LA PROCLAMAZIONE

Biden a un passo dalla Casa Bianca

Trump si ribella: "Frode elettorale". Ricorsi negli Stati contesi. I dem a pochi seggi dalla vittoria

DOPO LA GIORNATA CHE HA SPACCATO GLI USA

IL DOVERE DI RICUCIRE IL PAESE

GIANNI RIOTTA

Alungo saranno ricordate le storiche elezioni presidenziali americane 2020. Da George Washington in avanti nessun candidato aveva mai ricevuto 70 milioni di voti come il democratico Joe Biden, in un'affluenza extralarge malgrado il Covid 19. Il presidente repubblicano Trump ha confermato l'egemonia sugli elettori conservatori e, ove uscisse sconfitto come gli ultimi dati sembrano indicarci, resta comunque padrone del partito e ruminerà l'idea di ricandidarsi nel 2024: essergli fedeli ha fatto rieleggere tanti senatori, che gli ubbidiranno docili.

CONTINUA A PAGINA 29

FOTOGRAFIA DI UNA SUPERPOTENZA IN CRISI

SE L'AMERICA PRECIPITA NEL CAOS

LUCIO CARACCIOLIO

Non sappiamo chi fra Trump e Biden abbia vinto, sappiamo però chi ha perso: l'America. Deprimente lo spettacolo della superpotenza nel caos, con il presidente che si barriera alla Casa Bianca autoproclamandosi rieletto e minaccia di adire la Corte Suprema per smascherare le "frodi" del rivale, mentre in diversi Stati si annuncia il riconteggio dei voti, si verificano i timbri sulle buste del voto postale, si scava nelle macchine da voto a caccia di avarie o manomissioni.

CONTINUA A PAGINA 29



Il candidato democratico Joe Biden più vicino alla presidenza degli Stati Uniti

AP PHOTO/PAUL SANDYA SERVIZI - PP. 2-13

IL REPORTAGE

PRIMO DISCORSO DA PRESIDENTE IN PECTORE

E alla fine Joe sorride "E' il popolo che decide"

PAOLO MASTROLILLI INVIATO A WILMINGTON

Dopo la mezzanotte Biden non demorde: «Sapevamo dal principio che sarebbe stata lunga». - PP. 2-3

IL CASO

PRONTO A RIVOLGERSI ALLA CORTE SUPREMA

La rabbia di Donald "Mi rubano la vittoria"

FRANCESCO SEMPRINI WASHINGTON

L'osfogo di Trump: «Sarà battaglia, nei seggi e nelle aule dei tribunali, fino alla Corte suprema». - PP. 8-9

L'INTERVISTA

IL POLITOLOGO: BARACK È IL PASSATO

Fukuyama: l'Europa non si aspetti svolte

ALBERTO SIMONI

Francis Fukuyama: «Sono un po' deluso, il cammino verso la riconciliazione nazionale si interrompe». - P. 7

L'EMERGENZA

I PROVVEDIMENTI PER FERMARE IL VIRUS

Da domani non si circola in Piemonte e Lombardia E coprifuoco dalle 22

CARLO BERTINI ILARIO LOMBARDO

Le nuove misure anti-Covid partiranno domani. L'Italia viene divisa in tre aree: gialla, arancione e rossa. Quattro regioni in lockdown: Piemonte, Lombardia, Calabria e Valle d'Aosta. Due nella fascia intermedia: Puglia e Sicilia. - P. 14 SERVIZI - PP. 14-18

LUNGHE FILE DI AMBULANZE IN ATTESA

Emergenza a Torino I pronto soccorso pieni respingono i pazienti

ALESSANDRO MONDO



La fila di ambulanze a Torino

Martedì sera alle Molinette, il principale ospedale di Torino, è stato portato a termine un singolare trasloco: di pazienti. Quelli Covid sono stati trasferiti negli spazi fino ad allora occupati dai No Covid, più spaziosi, e viceversa. - P. 21

NEL QUARTIERE DOVE LE ETNIE SONO NOVANTA

Un giorno a Pioltello assieme alla dottoressa che cura i diseredati

MONICA SERRA

A mezzogiorno la fila è già lunga alla porta dell'ambulatorio. Due anziane italiane, un uomo polacco e una signora egiziana che, avvolta nel velo colorato, aspetta un po' socciacata accanto al marito. Un giorno nell'ambulatorio di un medico generico. - P. 18

BUONGIORNO

Non vanno molto bene le cose fra i cinque stelle europei. Dei quattordici parlamentari eletti a Bruxelles, quattro non sono affatto contenti della politica agricola del Movimento. Ignoravo che il Movimento avesse una politica agricola, ma è un problema mio. Comunque, per essere schematici, c'è una politica agricola ufficiale e una politica agricola di minoranza. I quattro sostenitori della politica agricola di minoranza non capiscono perché gli otto assenti per tenere la comunicazione comunichino soltanto la politica agricola ufficiale e non comunichino mai l'altra politica agricola, quella di minoranza (sono cose che succedono quando si confonde la linea con la Verità, per cui diventa complicato comunicare due Verità divergenti). Così i quattro di minoranza, seppure senza comunicazione, sono riusciti a comunicare che non pagheranno più lo stipendio agli otto della comunicazione. E gli altri dieci europarlamentari? Bè, non hanno abbastanza denaro per stipendiare una comunicazione di otto dipendenti. Dunque ne licenziano due? Tre? Macché! Uno vale uno! Li licenziano tutti e otto. Ieri hanno ricevuto il preavviso: fra due mesi resteranno senza lavoro e senza pagnotta. Più avanti, si vedrà. Se non fosse che i cinque stelle in Italia si battono come leoni per il blocco dei licenziamenti (altrui), per la tutela dei più sfortunati col reddito di cittadinanza e in definitiva per la sconfitta della povertà, peraltro già annunciata, ecco non fosse per questo, che quattordici parlamentari litighino, e dunque caccino otto dipendenti, lo si direbbe il più raffinato dei menefreghismi di casta.

Perché io so' io

MATTIA FELTRI

NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

NOBIS ASSICURAZIONI

www.nobis.it



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

La Cellnex dei Benetton si prepara a salire sulle torri Hutchison

Le due società confermano le trattative in stato avanzato per un'operazione da circa 10 miliardi

Follis a pagina 15

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Lockdown, con la stretta in pericolo 20 mila store

Federazione Moda Italia lancia allarme per il retail dopo le nuove restrizioni

Guolo e Minà in MF Fashion

Anno XXXIII n. 219
Giovedì 5 Novembre 2020

€2,00 *Classificati*



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

Con MF Magazine for Fashion n. 104 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Con MF Magazine for Living n. 84 a €5,00 (€120 + € 3,00) - Spedite in abb. post. n. 7411 - 4004/2020/0001 - I.P.E. - D. 5/1/16 - 05/11/2020

VOTO & LISTINI IL CAOS ALLE PRESIDENZIALI USA NON FERMA LA RINCORSA DELLE BORSE

Per ora ha vinto Wall Street

La **contesa Biden-Trump** rassicura i big tech del **Nasdaq** (+4%) sui fronti **Antitrust** e tasse Brindano **Facebook** (+8%), **Apple** (+4%), **Google** (+6%) e **Microsoft** (+5%). Su il **Dow Jones Tonic** anche i mercati **europei**: **Piazza Affari** +1,9% al traino delle **banche** e delle **utility**

CONTE IMPONE IL COPRIFUOCO REGIONALE: LOMBARDIA E PIEMONTE ZONE ROSSE



NUOVE EMISSIONI

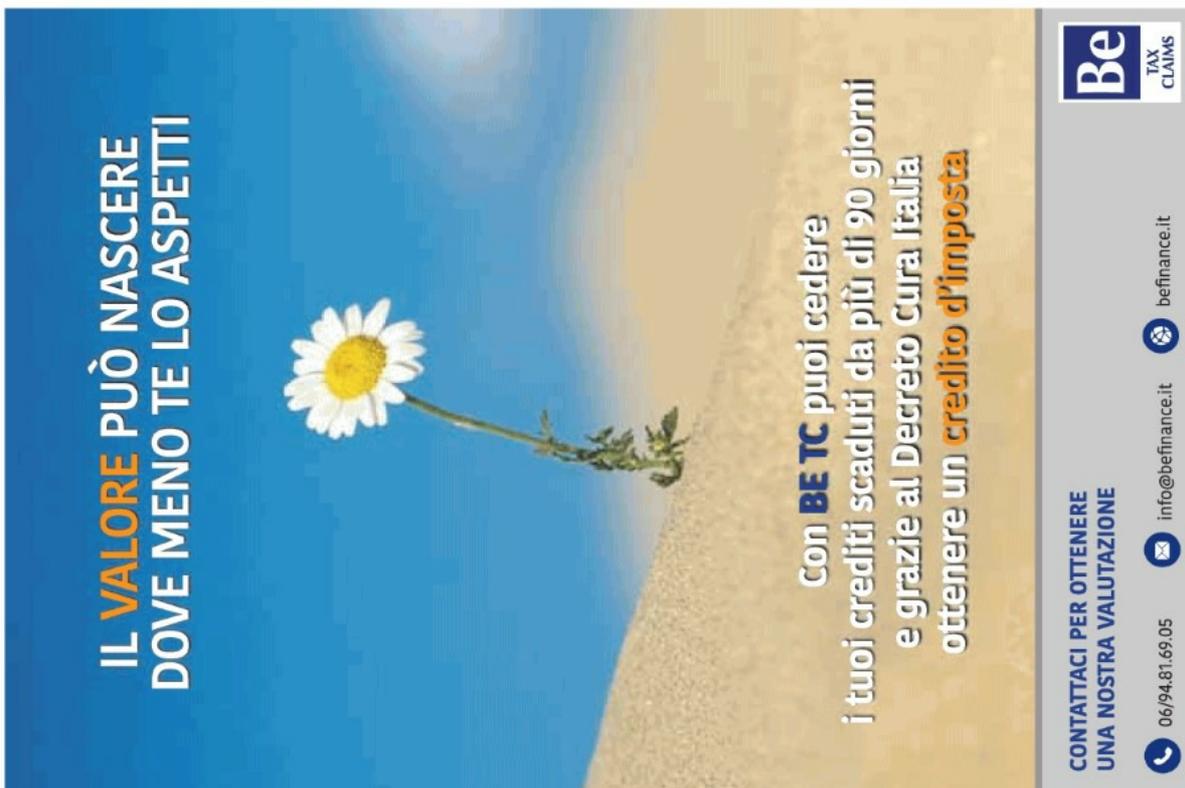
La Sec americana dà l'ok al Mef per 4 miliardi di Btp in dollari

SALONE PAGAMENTI

Panetta (Bce): le stablecoin minacciano la stabilità

IPOTESI DOPPIA CEDOLA

Intesa ora spinge per il dividendo Con Ubi 6,4 mld di utili nei 9 mesi

IL VALORE PUÒ NASCERE DOVE MENO TE LO ASPETTI

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

Be TAX CLAIMS

CONTATTACI PER OTTENERE UNA NOSTRA VALUTAZIONE

06/94.81.69.05

info@befinance.it

befinance.it

Il Piccolo

Trieste

lo sviluppo dello scalo

Piattaforma logistica, sbarca la maxi gru Da gennaio inizierà a sollevare container

Arrivata la prima nave del nuovo terminal con i pezzi dell' enorme apparecchiatura per la movimentazione delle merci

DIEGO D' AMELIO

La prima nave della storia della Piattaforma logistica è attraccata ieri mattina a Trieste. Non si tratta ancora di una portacontainer o di un traghetto per semirimorchi, ma dell' imbarcazione che ha portato sulla banchina una grande gru, con cui la società Plt potrà dare il via alle operazioni di movimentazione. Sul calendario è già cerchiata la data del 9 gennaio, quando la società spera di poter registrare l' arrivo della prima nave ro-ro. Le attività sulla Piattaforma stanno progredendo. Prima ancora del via libera del governo all' accordo con Hhla, Plt ha passato il collaudo statico della struttura con un' apposita prova di carico. Un nuovo disco verde dovrebbe arrivare entro alcune settimane dall' **Autorità portuale**, alle prese con il cosiddetto collaudo amministrativo, ovvero la verifica sulla conduzione del cantiere sotto il profilo ambientale, economico e del lavoro. In Piattaforma si comporrà intanto la prima gru, le cui parti sono state sbarcate ieri. Si tratta di una apparecchiatura mobile prodotta dalla Konecranes Gottwald, capace di movimentare container, merci varie e project cargo, cioè pezzi unici per cui bisogna pianificare un trasporto su misura. Gru della stessa casa sono state impiegate nei terminal gestiti in passato dal presidente di Plt Francesco Parisi. Il macchinario solleva carichi fino a 125 tonnellate e, grazie al braccio da 51 metri, permette di lavorare le navi post-Panamax. Per il momento, la gru svolgerà solo una piccola parte del lavoro previsto in futuro nel terminal. Il piano industriale originario di Plt (quello costruito prima dell' arrivo dei tedeschi) prevede infatti di avviare le attività con i traghetti ro-ro, che trasportano semirimorchi e camion. Si partirà da qui, con l' obiettivo di 50 mila unità all' anno, mentre per i container ci vorrà più tempo, perché il terminal non è ancora attrezzato. La gru servirà in questa prima fase per sbarcare i contenitori che potrebbero essere caricati sui traghetti e successivamente opererà su navi container di piccola dimensione. Il piano industriale considera di poter movimentare 120 mila container all' anno. La prima nave commerciale potrebbe arrivare in Piattaforma il 9 gennaio, ma nulla si sa ancora sull' identità del cliente e se si tratterà di una linea proveniente dalla Turchia (e dunque in concorrenza con l' alleanza fra Dfds e Samer in Molo V) o da altre aree del Mediterraneo. Si comincerà con una toccata alla settimana per salire gradualmente a tre: i tempi dipenderanno dall' evolversi della pandemia e dalle scelte di Hhla, che potrebbe decidere di accelerare sul fronte dei container e diminuire l' apporto dei ro-ro. La compagnia di Amburgo e gli imprenditori locali sono al lavoro proprio per definire le modifiche ai piani. Ma prima dovrà avvenire l' ingresso ufficiale di Hhla nella compagine societaria, con la parallela individuazione del gruppo di manager (quasi certamente italiani) cui spetterà la gestione del terminal. Passi da fare entro gennaio, quando sarà avviato il piano di assunzioni per settanta unità dedicato alle operazioni di banchina, che Plt aveva promesso già per l' autunno e che dovrebbe privilegiare gli esuberanti della vicina Ferriera. La ceo di Hhla Angela Titzrath aveva assicurato di poter raggiungere l' importante somma di 300 mila container all' anno già entro fine 2021: poco meno di metà dei volumi del Molo VII, ma serviranno attrezzature, accordi con le compagnie di shipping e un miglioramento degli scenari dettati dal Covid-19. Una seconda gru gemella di quella arrivata ieri verrà intanto ordinata a inizio anno, con consegna prevista per metà giugno. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Piattaforma logistica, sbarca la maxi gru Da gennaio inizierà a sollevare container

Arrivata la prima nave del nuovo terminal con i pezzi dell' enorme apparecchiatura per la movimentazione delle merci

Trieste - La prima nave della storia della Piattaforma logistica è attraccata ieri mattina a Trieste. Non si tratta ancora di una portacontainer o di un traghetto per semirimorchi, ma dell' imbarcazione che ha portato sulla banchina una grande gru, con cui la società Plt potrà dare il via alle operazioni di movimentazione. Sul calendario è già cerchiata la data del 9 gennaio, quando la società spera di poter registrare l' arrivo della prima nave ro-ro. Le attività sulla Piattaforma stanno progredendo. Prima ancora del via libera del governo all' accordo con Hhla, Plt ha passato il collaudo statico della struttura con un' apposita prova di carico. Un nuovo disco verde dovrebbe arrivare entro alcune settimane dall' **Autorità portuale**, alle prese con il cosiddetto collaudo amministrativo, ovvero la verifica sulla conduzione del cantiere sotto il profilo ambientale, economico e del lavoro. In Piattaforma si comporrà intanto la prima gru, le cui parti sono state sbarcate ieri. Si tratta di una apparecchiatura mobile prodotta dalla Konecranes Gottwald, capace di movimentare container, merci varie e project cargo, cioè pezzi unici per cui bisogna pianificare un trasporto su misura. Gru della stessa casa sono state impiegate nei terminal gestiti in passato dal presidente di Plt Francesco Parisi. Il macchinario solleva carichi fino a 125 tonnellate e, grazie al braccio da 51 metri, permette di lavorare le navi post-Panamax. Per il momento, la gru svolgerà solo una piccola parte del lavoro previsto in futuro nel terminal. Il piano industriale originario di Plt (quello costruito prima dell' arrivo dei tedeschi) prevede infatti di avviare le attività con i traghetti ro-ro, che trasportano semirimorchi e camion. Si partirà da qui, con l' obiettivo di 50 mila unità all' anno, mentre per i container ci vorrà più tempo, perché il terminal non è ancora attrezzato. La gru servirà in questa prima fase per sbarcare i contenitori che potrebbero essere caricati sui traghetti e successivamente opererà su navi container di piccola dimensione. Il piano industriale considera di poter movimentare 120 mila container all' anno. La prima nave commerciale potrebbe arrivare in Piattaforma il 9 gennaio, ma nulla si sa ancora sull' identità del cliente e se si tratterà di una linea proveniente dalla Turchia (e dunque in concorrenza con l' alleanza fra Dfds e Samer in Molo V) o da altre aree del Mediterraneo. Si comincerà con una toccata alla settimana per salire gradualmente a tre: i tempi dipenderanno dall' evolversi della pandemia e dalle scelte di Hhla, che potrebbe decidere di accelerare sul fronte dei container e diminuire l' apporto dei ro-ro. La compagnia di Amburgo e gli imprenditori locali sono al lavoro proprio per definire le modifiche ai piani. Ma prima dovrà avvenire l' ingresso ufficiale di Hhla nella compagine societaria, con la parallela individuazione del gruppo di manager (quasi certamente italiani) cui spetterà la gestione del terminal. Passi da fare entro gennaio, quando sarà avviato il piano di assunzioni per settanta unità dedicato alle operazioni di banchina, che Plt aveva promesso già per l' autunno e che dovrebbe privilegiare gli esuberanti della vicina Ferriera. La ceo di Hhla Angela Titzrath aveva assicurato di poter raggiungere l' importante somma di 300 mila container all' anno già entro fine 2021: poco meno di metà dei volumi del Molo VII, ma serviranno attrezzature, accordi con le compagnie di shipping e un miglioramento degli scenari dettati dal Covid-19. Una seconda gru gemella di quella arrivata ieri verrà intanto ordinata a inizio anno, con consegna prevista per metà giugno.

Il sistema porto scommette sulla "piena" extradoganalita

La nuova gru mobile, che sarà montata sulla nave, è stata sbarcata ieri mattina. La gru mobile, che sarà montata sulla nave, è stata sbarcata ieri mattina. La gru mobile, che sarà montata sulla nave, è stata sbarcata ieri mattina.



Il Piccolo

Trieste

il Dibattito online organizzato da "luoghi Comuni"

Il sistema porto scommette sulla "piena" extradoganalità

LUIGI PUTIGNANO

Portualità, industria, lavoro: tre temi che ieri pomeriggio sono stati al centro del dibattito durante l' incontro on line, organizzato dal think tank "Luoghi Comuni", con la partecipazione del consigliere regionale dem ed ex sindaco di Trieste, Roberto Cosolini, chiamato a moderare il confronto tra il ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, il presidente dell' **Autorità portuale**, Zeno D' Agostino, il presidente della Piattaforma logistica triestina, Francesco Parisi, il presidente di Trieste marine terminal, Fabrizio Zerbini, l' assessore regionale al Lavoro Alessia Rosolen. Un porto, quello di Trieste, che per Parisi, «in questi anni ha visto incrementare l' interesse soprattutto di investitori internazionali» e che, per Zerbini «ha anticipato di 20 anni il target fissato dall' Ue sulla percentuale minima del 50% da raggiungere sui traffici ferroviari, percentuale superata già oggi con il 56%». L' intervento del ministro Patuanelli ha consolidato l' idea che oggi Trieste e il suo porto godano di un' attenzione straordinaria. «Abbiamo aspettato 70 anni, permettetemi ancora qualche mese», il ministro ha così chiuso la discussione sull' attuazione del regime di porto franco internazionale di Trieste, previsto dall' allegato VIII del Trattato di pace del 1947. Secondo Patuanelli, «lo scalo triestino deve assumere un ruolo centrale a livello geopolitico soprattutto in rapporto all' Estremo Oriente». Un fattore fondamentale in questa prospettiva è proprio il regime di extra doganalità che ha, soprattutto all' estero, una forte attrattività. Uno scalo che cresce e si sviluppa, e che, per D' Agostino, «è sulla "via della seta" ma non per questo è parte della "Belt on road initiative" ». Non solo traffici, ma anche cantieri: «Probabilmente siamo il porto che ne ha di più tra tutti gli scali italiani". Uno di questi, appena concluso, riguarda la nuova piastra logistica: «La prima nave ad attraccare alla banchina della Piattaforma logistica triestina è prevista per il 9 gennaio». Questo è quanto affermato da Parisi, che si è detto «favorevolmente sorpreso dalla velocità con cui il Governo ha risposto sull' ingresso di Hhla nella Piattaforma logistica di Trieste». Un porto che, oltre a traffici e a cantieri in corso, genera anche connessioni con l' industria: «Il futuro del porto non è il porto» ha detto D' Agostino, secondo il quale «lo scalo deve fungere da facilitatore di tutta una serie di iniziative industriali», come nel caso dell' insediamento di Barilla presso l' ex stabilimento di pasta Zara, a Muggia, con il colosso emiliano che ha scelto di acquisire il pastificio «perché a due passi dall' area **portuale**». Un porto che è soprattutto lavoro: superlavoro sulle banchine tanto che, come spiegato da D' Agostino, «a ottobre 2020 siamo addirittura stati in difficoltà a gestire il lavoro sul Molo VII e sui terminal per/dalla Turchia". E con la piattaforma logistica che, per Parisi, "nel giro di 12/24 mesi, a pieno regime, necessiterà di circa 200 unità». -© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

l'immobile nelle disponibilità dell'amministrazione municipale

L'ex Meccanografico fa gola alle Ferrovie Si riapre la partita per la "casa" di Esatto

Le Fs puntano su uffici e binari al servizio della stazione nel sito individuato dal Comune come futura sede della partecipata

LAURA TONERO

L'ex Meccanografico, l'edificio ridotto a uno scheletro a fianco della stazione di Campo Marzio, fa gola alle Ferrovie dello Stato, che nell'area retrostante prevedono l'allungamento di alcuni binari della Parenzana, ma l'immobile potrebbe essere anche destinato a uffici. L'interesse all'acquisto del fabbricato da parte delle Fs è già stato anticipato al sindaco Roberto Dipiazza, visto che il Comune ne è proprietario, dal presidente dell'**Autorità portuale** Zeno D'Agostino. Il nuovo scenario rimette sul piatto l'ormai annosa questione legata alla nuova sede di Esatto. Proprio quell'edificio, infatti, era stato individuato dall'amministrazione comunale e dalla società di riscossione come nuovo quartier generale della partecipata. Ora il Comune attende una proposta economica, nero su bianco, da parte delle Ferrovie, compatibile con il valore della struttura che, seppur da anni in stato di abbandono, si trova in una posizione ambita. «Sono sempre disponibile a prendere in considerazione delle proposte», anticipa Dipiazza: «Vediamo se l'offerta sarà congrua con il valore dell'immobile. Se le Ferrovie reputano che la zona e quell'immobile possano servire allo sviluppo della città e dell'attività **portuale**, senza ansia cercheremo per Esatto un'altra soluzione. Non sarà un problema, abbiamo diversi immobili del Comune vuoti e pure 65 ettari in Porto Vecchio a disposizione». Una stima ha definito che il valore di mercato dell'ex Meccanografico sia di 4,6 milioni di euro. Una valutazione basata più sulle prospettive che sull'oggettivo valore attuale: la trasformazione dell'area oggi occupata dall'Ortofrutticolo, la costruzione del Parco del mare e la riqualificazione della Stazione di Campo Marzio aumentano le quotazioni di quell'immobile che, tra l'altro, si presta a una pluralità di destinazioni. L'attività di Esatto, invece, si divide in tre strutture: la sede principale di piazza Sansovino 2, quella di via D'Alviano 15 dove nello stabile ex Amt è gestita tutta l'attività dei parcheggi e dove trovano ricovero i mezzi di proprietà della società, e infine gli sportelli nella caserma San Sebastiano. Per due sedi Esatto paga un canone d'affitto. Nel 2019 per piazza Sansovino sono stati corrisposti 113.122 euro. Per via D'Alviano 35.393 euro. Il contratto di locazione per gli spazi di piazza Sansovino sono stati da poco rinnovati, ma nel contratto è stata inserita la possibilità per Esatto di svincolarsi con un preavviso. Una possibilità introdotta nel contratto proprio in funzione all'esigenza di Esatto di trovare una nuova soluzione. La necessità di una nuova sede per la partecipata è in evidenza da quasi due anni. Inizialmente era stato valutato un immobile a Campi Elisi, ritenuto poi non idoneo per l'attività di Esatto. Nel 2019 si era fatta largo la possibilità di un trasferimento nell'immobile della Fondazione CRTrieste, in via Cassa di Risparmio, nei piani un tempo occupati dalla sede Unicredit. Si era aperta una fitta trattativa, ormai però naufragata. Esatto necessita di ampi spazi, capaci di accogliere l'area sportelli e quella degli altri uffici, oltre ad un parcheggio utile ai mezzi della società impiegati per le affissioni. L'immobile deve risultare di facile raggiungimento e di facile accesso: se non proprio in centro città, deve essere in una zona ben servita dal trasporto pubblico locale. «Giusto che il sindaco faccia le sue valutazioni - sottolinea il presidente di Esatto Andrea Polacco - e se si dovesse decidere per l'alienazione dell'ex Meccanografico riterrei quella scelta in armonia con il





Il Piccolo

Trieste

trovato un accordo tra Comune e Ferrovie - conclude Polacco - d' intesa con il Comune dovremo trovare un' altra sede che consenta il trasferimento in tempi, però, non biblici, perché gli spazi che oggi occupiamo sono ormai insufficienti». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

il carico eccezionale

La Formula 1 invade di nuovo banchine e parcheggi del Porto

Imbarcati ieri in Molo V altri 71 camion del circo internazionale per il Gran Premio che si disputerà sul circuito di Istanbul Park a Tuzla. La soddisfazione di Samer

LORENZO DEGRASSI

A 9 anni di distanza dall' ultima volta, il circo della Formula 1 si imbarca di nuovo a **Trieste**. Destinazione Turchia, dove domenica 15 novembre andrà in scena il 14esimo - e quartultimo - Gran Premio stagionale sul circuito di Istanbul Park a Tuzla. Ieri i mezzi del "circus" automobilistico più famoso del mondo sono transitati per lo scalo cittadino, imbarcandosi poi dal Molo quinto con destinazione Pendik, il **porto** commerciale della città affacciata sul Bosforo, da anni ormai una delle destinazioni finali dei collegamenti tra **Trieste** e la Turchia. Sono 115 i camion imbarcati: nei giorni scorsi sono partiti 41 Tir sulla Ro-Ro "Pergamon Seaways", mentre ieri poco dopo mezzogiorno sono arrivati in città i rimanenti 71 mezzi, che sono stati immediatamente caricati sulla nave gemella "Ephesus Seaways", entrambe imbarcazioni dell' armatore DFDS che fanno capo al terminal Samer Seaports. Oggi con gli ultimi tre mezzi provenienti da Imola, dove lo scorso fine settimana si è disputato l' ultimo Gran Premio, il trasferimento sarà completato. Da qui, attraverso la cosiddetta autostrada del mare, i camion del Circus della Formula 1 arriveranno a Pendik in 65 ore. Per il **Porto** di

Trieste e il Terminal di Riva Traiana si tratta di un gradito ritorno: l' autostrada del mare, infatti, era stata scelta per il trasferimento dei mezzi già dal 2005 al 2011, in occasione delle precedenti sette edizioni del GP che si corse a Istanbul. «All' epoca i camion che venivano trasportati dall' Italia alla Turchia erano quasi il triplo - racconta Enrico Samer, presidente e ad dell' omonima società di spedizioni -. Quest' anno sono molti di meno in parte perché le auto viaggiano per via aerea e soprattutto perché molti intrattenimenti come il "motor home" quest' anno a causa delle limitazioni dovute alla pandemia non ci sono». La tappa turca era stata poi eliminata dal calendario della Formula 1 a partire dal 2007, per tornare oggi, in una stagione sportiva rimaneggiata proprio a seguito del Covid-19. L' organizzazione logistica della F1 ha quindi nuovamente premiato le strutture portuali locali. Un bel ritorno d' immagine per **Trieste**, da dove partono 200mila camion all' anno per la Turchia. «Il circo della Formula 1 avrebbe potuto preferire altri porti o far percorrere i mezzi pesanti sulla strada fino in Grecia - spiega Samer - ma ha scelto il **porto** di **Trieste** per l' efficienza del nostro sistema portuale e della stessa autostrada del mare, che collega la nostra città con la Turchia con un tempo di resa molto limitato, risultando perciò la via migliore per raggiungere la penisola anatolica. Una scelta che certifica la qualità del **porto** e di questa linea marittima». Le linee da **Trieste** verso i diversi porti turchi sono sempre rimaste attive, anche durante i mesi più complessi legati alla pandemia, registrando un grosso calo solo nei mesi di aprile e maggio, per ritornare già da luglio ai numeri del 2019. Attualmente lungo la linea Ro-Ro sono programmate 15 partenze settimanali operate da DFDS e da Ulysoy Sealines. Ogni nave trasporta ciascuna dai 280 ai 450 camion l' una, oltre a 70 treni. Al termine del Gran Premio di domenica prossima, il "circus" compirà il percorso a ritroso: ripartirà da Pendik il lunedì successivo per fare ritorno a **Trieste** tra il 17 e il 18 novembre. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Piccolo

Trieste

l' intervento alla radice del canale di ponterosso

Rive, scattato il blocco del traffico pesante per i lavori sui due ponti

MASSIMO GRECO

Se avete un mezzo che pesa oltre 7,5 tonnellate, non avventuratevi sul ponte che sulle Rive valica il Canal Grande. L' avvertimento, che vale per camion e bus, è scattato ieri come da ordinanza comunale. Saranno piazzate segnalazioni in viale Miramare, in piazza Libertà, sulle Rive, in via Mercato Vecchio, per allertare il trasporto di maggiori dimensioni. Ma c' è un' avvertenza anche per i proprietari dei natanti ormeggiati lungo il canale: l' **Autorità portuale** troverà loro alternative perchè i lavori sul ponte bloccheranno entrata/uscita delle barche. Il collegamento, che per la verità si basa su due ponti abbinati ovvero quello "verde" verso l' interno e quello "bianco" verso il mare, sarà oggetto di un articolato intervento di restyling, costretto dall' anagrafe e dal prolungato stress da traffico. Le travi portanti, poste sotto verifica, denunciano un certo logorio. Ormai accomunati dallo stesso destino cementizio, sia il "bianco", risalente ai primi del Novecento e originariamente vocato alla rotaia, che il "verde", chiamato nel 1950 a sostituire la precedente struttura ottocentesca, necessitano di cure urgenti: il cantiere, organizzato dalla Pertot, durerà cinque mesi e richiede al Municipio un investimento complessivo di 450.000 euro. Operazione complessa - la definisce Enrico Cortese, dirigente comunale esperto del sistema viario triestino - che dovrà svolgersi in tre fasi. Il traffico leggero continuerà a fluire, utilizzando di volta in volta la corsia non coinvolta dai lavori, il cui inizio è programmato entro la fine del corrente mese. Il "bianco", dove passano pedoni e due ruote, è già bloccato dai jersey. Una delle caratteristiche del cantiere sarà la chiusura del canale dalla parte del mare attraverso una paratia, così da abbassare il livello dell' acqua e consentire l' attività di restauro dei ponti a bordo di sottostanti zatteroni. Il Comune ha inoltre provveduto ad affidare all' Ats il monitoraggio del manufatto fino a San Silvestro. E il traffico oltre le 7,5 tonnellate dove andrà a parare? Per il trasporto pubblico locale si tratta di un problema non insuperabile: a percorrere quel tratto delle Rive sono solo le linee 8 e 30, che vengono spostate verso via Roma e via Mazzini, così da circumnavigare il ponte. Più complicato l' avvenire dei camion: Giulio Bernetti, responsabile del dipartimento comunale competente, pensa alla Costiera e all' asse via Milano-Coroneo-Fabio Severo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti: D' Agostino (Aspmao), scalo deve veicolare industria

Insediamiento Barilla favorito da porto Trieste

(ANSA) - TRIESTE, 04 NOV - "Il futuro del porto non è il porto": ad affermarlo oggi in occasione di un webinar sulla portualità triestina è stato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino, secondo il quale "il porto deve fungere da facilitatore di tutta una serie di iniziative industriali". D' Agostino ha poi fatto l' esempio dell' insediamento di Barilla nell' ex stabilimento di pasta Zara, a Muggia (Trieste): "il fatto che abbia scelto di acquisire il pastificio perché a due passi dall' **area portuale** suffraga quanto affermato. Questo l' obiettivo prossimo futuro, anche attraverso Freeeste, la free zone di Trieste, presso l' ex area Wartsila".

(ANSA).



Porto Trieste: Hhla; Parisi, il 9 gennaio prima nave

Sorpresi da velocità governo. In 2 anni al lavoro in 200

(ANSA) - TRIESTE, 04 NOV - "La prima nave ad attraccare alla nuovissima banchina della Piattaforma logistica triestina è prevista per il 9 gennaio". Lo ha annunciato il presidente della Piattaforma logistica di Trieste, Francesco Parisi, in occasione di un incontro on line organizzato oggi a Trieste sulla portualità, riferendosi all'infrastruttura nella cui proprietà di recente è entrato il colosso olandese Hhla. Sul fronte occupazionale Parisi ha annunciato che "nel giro di 12/24 mesi opereranno in Plt circa 200 unità". Parisi ha sottolineato di essere stato "favorevolmente sorpreso dalla velocità con cui il Governo ha risposto sull'ingresso di Hhla nella Piattaforma logistica di Trieste". Ora ci sono "da portare avanti alcuni aspetti autorizzativi da parte dell' **autorità portuale** e della Regione. Tutto dovrebbe chiudersi entro il prossimo 31 gennaio, anche se il nostro obiettivo è quello di concludere entro i primi giorni del prossimo anno". (ANSA).



Porti: Patuanelli, pazientare per regime 'franco' a Trieste

Regime extradoganale, per ministro ha 'attrattività mostruosa'

(ANSA) - TRIESTE, 04 NOV - "Abbiamo aspettato 70 anni, permettetemi ancora qualche mese": questo è quanto dichiarato dal ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli, in occasione di un webinar organizzato a Trieste dal think tank "Luoghi comuni", relativamente alla completa attuazione del regime di porto franco internazionale di Trieste, previsto dall' allegato ottavo del trattato di pace del 1947 e da allora mai applicato completamente. Ora, come sottolineato da Patuanelli, "dopo anni di silenzio, c' è grande attenzione da parte del ministero". Per Patuanelli, "Trieste, grazie alle capacità dimostrate dal presidente dell' **Autorità di sistema** dell' Adriatico nord orientale, Zeno D' Agostino, è candidata ad assumere un ruolo centrale a livello geopolitico soprattutto in rapporto al profondo est, e per fa si che ciò avvenga bisogna mettere in moto il regime di extra doganalità che ha, soprattutto all' estero, un' attrattività mostruosa". Obiettivo dichiarato del ministro è quello che da Trieste "parta una vera e propria autostrada adriatica piena di traffici che metta in connessione lo scalo internazionale con i traffici mondiali" (ANSA).



Paratoie del Mose, chi vince l'appalto le porta in cantiere

'Venezia non ha spazi: servirebbe un capannone come Palazzo Ducale

LA SENTENZA VENEZIA Dove verrà fatta la manutenzione delle paratoie del Mose? A casa di chi vincerà l'appalto di gara. È attesa a giorni la sentenza del Tar Veneto, che si è riunito il 7 ottobre scorso per trattare, congiuntamente, tutti i ricorsi che si sono accumulati a proposito delle due gare d'appalto da 18 milioni di euro indette dal Consorzio Venezia Nuova per la manutenzione delle paratoie del Mose. Si parla delle paratoie della bocca di porto di Treporti, le prime ad essere affondate nel 2013 e quelle che hanno presentato le maggiori criticità anche da più tempo immerse in acqua salata: dalla sabbia che si incastra nel loro alloggiamento, rendendo difficoltoso il perfetto rientro in sede - a meno che ogni volta non venga effettuato un accurato drenaggio - allo scrostamento delle vernici antivegetative di cui sono ricoperte. L'IPOTESI Ma emerge un particolare non di poco conto, e non inserito all'epoca della redazione del bando: non è stato ancora definito con precisione un posto idoneo per la manutenzione delle barriere gialle. Quindi l'ipotesi più accreditata, secondo il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone, in questo momento, è che vengano portate a domicilio dell'impresa che si aggiudicherà definitivamente la gara: fosse Cimolai a Monfalcone, fosse Fincantieri in Sicilia, fosse Brodosplit ai cantieri di Spalato. E non è esattamente un'operazione da cinque minuti, con grosse responsabilità a carico di chi esegue lo smontaggio e il trasporto, di cui si dovrà tenere necessariamente conto in fase di affidamento dell'incarico. In un primo tempo le lavorazioni erano previste all'Arsenale, negli storici bacini di carenaggio della Serenissima, ma sarebbe stato necessario realizzare un capannone alto come Palazzo Ducale con appositi depuratori, intervento che sarebbe stato eccessivamente invasivo per l'area. Tanto che l'ex provveditore alle Opere pubbliche Roberto Linetti aveva optato per l'ipotesi dell'area Pagnan, già di proprietà del Consorzio Venezia Nuova, dove anche la fornitura dei materiali, trattandosi di terraferma, sarebbe stata più agevole. Ma il supercommisario Elisabetta Spitz, dopo una visita alla zona, ha espresso la propria contrarietà all'ubicazione lì della manutenzione. Ragion per cui chi vincerà l'appalto, a questo punto dovrà occuparsi anche del trasporto in un'area propria. LE IMPRESE Una vicenda travagliata, in perfetta linea con lo stile della grande opera: i concorrenti sono sempre gli stessi da due anni, gli stessi che hanno contribuito a realizzarle, queste paratoie, ma ancora non è stato deciso chi svolgerà l'intervento, che diventa sempre più urgente. Si tratta della Cimolai di Pordenone, in questo momento impegnata anche nella realizzazione della riparazione della porta della conca di navigazione di Malamocco, la Brodogradevna Industrija Split e un raggruppamento di imprese costituito da Fincantieri-Berengo-Sirai-Fagioli-Nutilus. Prima gara, anno 2018: Cimolai e Brodosplit vengono escluse per la mancanza di capacità finanziaria e tecnico professionale previsto dal bando. Poi viene esclusa anche Fincantieri perché l'offerta è giudicata inammissibile. La gara viene chiusa e ne viene indetta un'altra. Stessi partecipanti, ma la Brodosplit viene esclusa subito perché non ha versato la cauzione di circa 200 mila euro. «Ma perché non era stata restituita quella della gara precedente» fa presente il difensore, l'avvocato Andrea Pavanini. Anche Fincantieri viene esclusa per correttezza dell'offerta presentata. Ma nel frattempo fioccano i ricorsi: Brodosplit impugna l'esclusione dalla prima gara e il nuovo bando, Fincantieri idem, Cimolai contesta l'ammissione alla gara di coloro che avevano fatto causa.



Il Gazzettino

Venezia

Ora la sentenza del Tar dovrebbe chiudere la vicenda. A meno che gli altri non ricorrano in appello Raffaella Vittadello.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

scontro legale sui guadagni della grande opera

Gli utili d' impresa per finire il Mose e sanare il bilancio rosso del Consorzio

Due pareri legali richiesti dagli amministratori danno il via all' operazione: 12 milioni recuperati nell' ultimo anno

ALBERTO VITUCCIA.V.A.V.;

Alberto Vitucci Gli utili di impresa accantonati dal Consorzio possono essere utilizzati per ultimare l' opera e per ripianare il bilancio. Non andranno dunque alle imprese che li hanno maturati negli anni precedenti all' avvio dei procedimenti giudiziari. Due pareri legali richiesti dagli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova danno il via libera all' operazione di riutilizzo dei fondi "sequestrati" in base alla legge del 2014. Si tratta per ora di 12 milioni di euro, che le grandi imprese del Consorzio (Mantovani, Condotte e Gif Fincosit) volevano riavere. Ma dopo la sentenza del Consiglio di Stato, che ha considerato legittimi gli accantonamenti, ecco adesso i pareri. Firmati dagli avvocati dello studio Astolfo Di Amato di Roma e Alfonso Papa Malatesta dello studio Visentini-Marchetti. Entrambi ritengono "legittimo" l' utilizzo delle somme non consegnate alle imprese per finanziare lavori destinati al completamento dell' opera. Ma anche per "garantire il funzionamento del Consorzio". E dunque ripianarne i bilanci. L' ultimo bilancio approvato dai commissari straordinari parla di un passivo di 28 milioni di euro. Molti di questi fondi derivano da contenziosi legali e giudiziari tra il Consorzio e le sue imprese ancora pendenti al Tribunale civile di VeneziaUno dei più importanti, anche per quello che potrebbe significare in un prossimo futuro, è quello degli utili. Dal giorno dell' insediamento dei commissari nominati dall' Anac e dal prefetto di Roma, alla fine del 2014, è stato avviato un contenzioso delle imprese per chiedere la restituzione di quelle somme. «Si tratterebbe di un assurdo», ha più volte argomentato l' amministratore Giuseppe Fiengo, che è anche avvocato dello Stato, «cioè lo Stato avrebbe commissariato il Consorzio per garantire la distribuzione alle imprese di quelli che sono utili derivanti anche da attività illecite». Un mondo che era improvvisamente cambiato, quello del Consorzio. Fino al giugno del 2014, prima dello scandalo, i lavori venivano distribuiti senza gare, in base ai rapporti di forza dei consorziati e alla loro quota azionaria. Pochi i controlli e numerosi i casi scoperti di corruzione e spese incontrollate. L' opera avviata dagli amministratori straordinari aveva portato anche al commissariamento di Comar, la società di proprietà delle "Tre sorelle" maggiori azioniste, creata per avviare le gare d' appalto richieste dall' Unione europea. Ma i ribassi d' asta venivano incamerati, e la contabilità era risultata irregolare. Così Anac e ministero degli Interni aveva dato il via anche al commissariamento dell' impresa, dopo quello del Consorzio. Anche questo impugnato dalle aziende ma confermato dalla magistratura. Adesso si arriva al dunque. Il completamento del **Mose** ha bisogno di interventi non previsti per riparare le tante criticità. E di soldi per realizzarli. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

criticità da risolvere

Mose, domani nuovo test per provare le valvole

Nuovo test del **Mose** annunciato per domani. Si dovevano fare solo durante le acque alte, per risparmiare soldi ed energie. Invece i tecnici hanno deciso che è ora di provare la tenuta di alcune parti del sistema. A cominciare dalle valvole. Uno dei punti critici delle barriere, che hanno dimostrato di non essere adeguate e andranno sostituite. La squadra di Comar e del Consorzio, coordinata dall'ingegnere Sernaglia e dall'amministratore Francesco Ossola, dovrà adesso verificare la tenuta di queste parti essenziali per il funzionamento. Le valvole avevano dato problemi nelle sperimentazioni. E risultano fra le "criticità" segnalate dalla gestione commissariale del Consorzio. Una perizia ha dimostrato che andranno quasi tutte sostituite, perché la loro tenuta non è quella prevista dal progetto originario. Una delle tante criticità che vanno risolte prima del collaudo finale del **Mose**. Come le vernici che si scostano dalla superficie delle paratoie, le infiltrazioni d'acqua nei giunti tra i cassoni, la corrosione e la sabbia. --A.V.

ALBERTO VITUCCIA.V.A.V.;

The image shows a newspaper clipping from 'Venezia'. The main headline is 'Gli utili d'impresa per finire il Mose e sanare il bilancio rosso del Consorzio'. Other visible headlines include 'Le barriere in vetro per difendere la Basilica' and 'Mose, domani nuovo test per provare le valvole'. There are several small photographs and advertisements, including one for 'Optikrom'.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

albissola marina. si discute della trasformazione dell' area dal 1998

"Spiaggia libera alla Madonnetta ora che è sfumata l' idea del porto"

La proposta del sindaco Nasuti dopo il definitivo addio al progetto dell' imprenditore Gambardella. La battaglia legale era durata anni

MASSIMO PICONE

massimo picone ALBISSOLA MARINA «Sul progetto del porticciolo turistico direi che ci si possa mettere una pietra tombale. Mesi orsono il Comune di Savona aveva ancora una volta scritto all' imprenditore Giovanni Gambardella per ricevere notizie sulle sue intenzioni: c' era una data di scadenza entro la quale la sua azienda doveva dare una risposta, mai giunta. Quindi, da quanto mi risulta, la pratica è stata definitivamente accantonata». Così Gianluca Nasuti, sindaco di Albissola Marina, sul silenzio di questi ultimi mesi sul caso del porticciolo che, nel lontano 1998, fu individuato alla Madonnetta. «La nostra intenzione è quella di mettere ordine in quella caletta in abbandono da troppo tempo e, con la collaborazione e le autorizzazioni dell' **Autorità portuale**, realizzarvi una spiaggia libera attrezzata con presidio. Perciò - prosegue Nasuti - ho recentemente firmato l' ordinanza di demolizione e sgombero dei manufatti semi distrutti dalle mareggiate che ora sono pericolanti». Venti anni fa la situazione globale era ben diversa, non solo nella nautica. Allora erano previsti quasi mille posti barca, una corposa serie di servizi con il territorio di Albissola che aveva la maggioranza di superfici impegnate. L' ultimo piano di lavoro riduceva gli accosti a seicento. Il prospetto non sembrava aver sviluppi, secondo conteggi economici. La questione ritornò alla ribalta nel settembre di quattro anni fa, quando il Consiglio di Stato depose sentenza avversa alla Regione in accoglimento della richiesta attuativa avanzata dal rappresentante legale Giovanni Gambardella, annullando gli atti del 2011 e l' inutile seguente ricorso al Tar. Come detto della infrastruttura se ne discute dal giugno 1998, quando la società «Porticciolo Savona-Albissola Marina S.r.l.» si aggiudicò il bando dell' **Autorità Portuale** per l' elaborazione del piano preliminare. Tra i mille episodi che hanno caratterizzato la vicenda, c' è la vicenda sulla lettura della sentenza con cui nel 2015 il Consiglio di Stato ha ribaltato il giudizio del Tar accogliendo il ricorso del soggetto promotore. Viene rilevato che se si tiene conto del lasso temporale (13 anni tra il 1998 e il 2011) in cui la società è rimasta impegnata nel lungo iter. Gambardella avrebbe avuto buone speranze di uscire vittorioso da una causa per risarcimento danni, tenuto conto delle ingenti somme spese per adeguare i progetti alle sempre nuove e diverse esigenze manifestate soprattutto dalla Regione. La sentenza indica un' altra possibile strada, quando osserva «che ogni più opportuna scelta di luogo, nonché ulteriori e diverse prescrizioni sui contenuti degli elaborati progettuali da approvare, potranno essere assunte dagli organi competenti in esito all' ulteriore procedimento che dovrà essere compiuto in esecuzione della presente pronuncia». Come a dire che il Consiglio di Stato non poteva che accogliere il ricorso, tenuto conto di una serie di irregolarità procedurali riscontrate negli atti approvati non solo dalla Regione, ma anche dall' **Autorità Portuale** e dalla Conferenza dei servizi. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Savona News

Savona, Vado

Dighe soffolte a Vado, l' Autorità Portuale pubblica il bando di gara

I lavori potrebbero iniziare nei primi mesi del 2021. Vicesindaco Gilardi: "Intervento fondamentale, è da tempo che aspettiamo"

"Per noi e per i bagni marini è fondamentale che le facciano, è da tempo che aspettiamo, speriamo che con il 2021 comincino i lavori". Il vicesindaco e assessore ai lavori pubblici Fabio Gilardi è intervenuto in merito alla pubblicazione del bando di gara da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale** per i lavori relativi all' intervento strutturale a difesa di un tratto di costa a Vado Ligure colpito violentemente dalla mareggiata del 2018. 1.4 milioni il valore della base d' appalto, per una durata che è prevista in 160 giorni e il termine per la presentazione delle domande scade il 20 novembre alle 12.00.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

la vertenza tra operatori e camalli

«L' Adsp chiede il piano -Culmv»

Becce (Assiterminal): «Nessuno vuole minare la Compagnia, ma ora serve uno strumento di pianificazione e controllo»

Genova «I terminalisti genovesi sono pressati dall' Autorità di sistema portuale a concedere l' ottavo supporto alla Compagnia unica senza aver potuto vedere approvato» il piano industriale per il riequilibrio economico-gestionale, per la cui realizzazione fu preso l' impegno nel 2019, a conclusione della stessa trattativa che si sta ripetendo quest' anno. Così Luca Becce, presidente di Assiterminal, l' associazione italiana dei terminalisti, sulla vertenza che come ogni anno dal 2013 vede contrapposti Culmv e imprenditori per far quadrare il bilancio dei camalli genovesi. «Ci dicono i nostri associati - dice Becce - che non esiste in alcun modo la volontà di minare la Compagnia, ma rivendicano di aver rispettato gli accordi commerciali sottoscritti e che l' attuale ennesimo intervento economico richiesto non è generato dal mancato rispetto di alcun impegno contrattuale». «L' Adsp chiede di chiudere la partita subito, per la crisi pandemica. Ma proprio questa crisi - conclude Becce - richiederebbe che gli strumenti di pianificazione e controllo fossero completati. Senza questi strumenti i terminalisti genovesi, vittime a loro volta della crisi, non possono che chiedersi come sarà risolta la chiusura del bilancio Culmv 2020, che si preannuncia assai più onerosa del 2019, anno nel quale la Culmv ha segnato il migliore risultato di fatturato. Pensiamo che Adsp non possa sottrarsi a questo compito». --



Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti: preoccupazione per i conti Culmv

I sindacati scrivono al presidente dell' Adsp Mar Ligure Occidentale: "L' adeguamento tariffario sul lavorato 2019 non è ancora stato versato dai terminalisti e le casse piangono"

Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti hanno scritto al presidente dell' **autorità portuale** del mar Ligure Occidentale per esprimere preoccupazione rispetto ai conti della Culmv Paride Batini, in particolare in riferimento alla chiusura del bilancio 2019 (autorizzata ex art.17 l.84/94). "Tale situazione si protrae da troppo tempo - si legge nella nota firmata da Enrico Poggi ed Enrico Ascheri della Fit Cgil, Mauro Scognamiglio e Massimo Rossi della Fit Cisl, Roberto Gulli e Duilio Falvo Uiltrasporti - Dall' ultimo incontro, avvenuto ormai settimane fa, nulla è cambiato: l' adeguamento tariffario sul lavorato 2019 non è ancora stato versato dai terminalisti e le casse piangono". A Filt Cgil Fit Cisl e Uiltrasporti risulta, inoltre, che gli strumenti finanziari partecipativi non saranno erogati nella loro interezza. "Non volendo entrare in potenziali accordi commerciali che la Culmv può predisporre con la committenza, non possiamo far altro che segnalare che, stante la situazione di non chiusura del bilancio 2019, si mette in seria discussione la continuità aziendale nello scalo di Genova - spiegano i segretari - A rischio ci saranno centinaia di posti di lavoro, ma non siamo disposti ad accettare passivamente la situazione". Se nel giro di pochi giorni le OO.SS non dovessero riscontrare passi avanti, significativi per una risoluzione che preveda la continuità aziendale della Culmv, "Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti si vedranno costrette ad attivare tutte le misure di legge e del ccnl atte alla salvaguardia delle mille famiglie dei soci della Compagnia Unica".



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Banchine sempre aperte Il Covid non ci fermerà

SIMONE GALLOTTI

Genoval decreti non fermano il porto. In fondo le attività non sono state sospese nemmeno per la prima ondata. Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità che governa gli scali di Genova e Savona, ha già dato avvio da tempo al piano di controlli perché «chi opera nello scalo sia in grado di lavorare in sicurezza». Così le banchine rimarranno aperte, per garantire che la porta di ingresso - e di uscita - delle merci rimanga aperta, come spiega il numero uno dell' Authority in un' intervista video realizzata con Alberto Maria Vedova, da oggi online sul sito del Secolo XIX e del MediTelegraph. A preoccupare Signorini, è la tenuta dell' economia globale: «Oggi la Cina si è ripresa, i volumi vanno bene, ma gli Stati Uniti invece soffrono ancora. È questa incertezza che alla fine potrebbe pesare in modo negativo su una città votata al commercio come è la nostra». Esiste il rischio che il porto di Genova possa chiudere per Covid? «Il porto è sempre stato aperto, non c' è discussione. Nel primo lockdown lo scalo ha anche fatto da apripista nell' applicazione delle procedure per garantire il lavoro e la sicurezza degli operatori». In che modo? «Faccio due esempi: abbiamo ad esempio avviato le procedure digitalizzate per l' interfaccia tra gli autotrasportatori e gli uffici merci dei terminal. E così abbiamo evitato gli assembramenti. E poi abbiamo messo in campo procedure rapide ed efficaci per individuare precocemente gli eventuali casi positivi, grazie ad un accordo con la Asl: adesso non dobbiamo aspettare i tamponi, ma siamo in grado di avvertire le aziende che operano in porto anche nel momento in cui il soggetto ha deciso di fare verifiche. Con questo sistema è più semplice rintracciare i contatti stretti». Intanto il governo ha salvato le crociere da uno stop che era previsto nella prima bozza del Decreto. Genova è il porto da cui il settore ha scelto di ripartire ad agosto... «È il giusto riconoscimento degli sforzi incredibili messi in campo dagli operatori. Bisogna stare vicino ai lavoratori di questo settore e a quelli del trasporto aereo che sono stati travolti dalla pandemia. Le crociere hanno lavorato tantissimo per mettere in campo protocolli e misure di sicurezza che garantissero la sicurezza del viaggio prima, durante e dopo essere saliti a bordo. C' è stato uno sforzo ciclopico e a Genova siamo stati pionieri nel mondo con la ripartenza ad agosto. È necessario trovare la modalità perché le navi restino operative e sono convinto che presto le crociere presto arriveranno a garantire standard di sicurezza molto alti». **È preoccupato dall' impatto del Covid sui volumi del porto di Genova?** «Il nostro porto è paradigmatico del commercio estero del nostro Paese. Il primo Paese di destinazione della merce in export sono gli Usa, poi la Cina. Siamo talmente legati all' economia mondiale che risentiamo di quello che accade nel mondo e per questo sono preoccupato. Ora ad esempio c' è una ripresa del Far East, ma stanno andando male gli Usa. Questo non aiuta il traffico. Il secondo fattore negativo è l' incertezza sulla durata e sull' intensità della pandemia. Per Genova che fa della connettività il suo punto di forza, si tratta di una fonte di preoccupazione, ma conto anche sulla forza dei nostri operatori». --



L' osservatorio Avere regole di ingaggio nel mondo delle banchine è fondamentale, come il non volersi limitare a 'movimentare' le merci

Genova, ricetta anti-crisi

di Aldo Lampani Non è questione, o non solo, di avere un porto grande. Condizione logistica che Genova non avrà mai. Ma essere un grande porto. Avere regole di ingaggio nel mondo delle banchine è fondamentale, come lo è il non volersi limitare a "movimentare" le merci, ma ad offrirsi come chi sa "lavorare" le merci prima di imbarcarle o appena dopo averle sbarcate. Prendiamo Brema, come esempio dei porti del nord. Lo scorso biennio il traffico si è asciugato in termini di milioni di tonnellate mossi. Ma non specifica se i ricavi del porto tedesco siano diminuiti o cresciuti. Non dicono cosa è stato mosso e non racconta quanti di quei milioni di tonnellate sono stati meramente imbarcati e sbarcati o se, parte di essi, siano stati anche lavorati nell' ambito **portuale** o limitrofo. Dunque il misurare il valore proprio della movimentazione delle merci di un porto è importante ai fini economici, come pure determinare il valore aggiunto associato alla movimentazione di una tonnellata di merce. Alcuni porti del nord utilizzano diverse metodologie per valutarne l' impatto sulla voce "utili". La prima di queste regole fu presentata dal porto di Amburgo nel 1976: "il valore aggiunto creato da una tonnellata di carico convenzionale è cinque volte più alto del valore aggiunto collegato alla movimentazione di una tonnellata di merci alla rinfusa e quindici volte più alto di una tonnellata di rinfuse liquide". A Brema, sei anni dopo, si decise per una regola basata sulle differenze dei costi di lavoro per la movimentazione del carico: "una tonnellata di general cargo equivale a tre tonnellate di rinfuse solide e a dodici di rinfuse liquide". Poi anche Rotterdam, Anversa costruirono dei parametri dove si calcolava la "convenienza" nei rapporti tra merci da imbarcare, sbarcare, quando non lavorare. Quindi, bisogna fare molta attenzione quando si leggono le statistiche di traffico merceologico di un porto; i paragoni con altri porti divengono artificiosi e di propaganda. Però, aver riportato queste regole ci inducono ad una riflessione puntuale, valida per ogni porto, che l' occupazione e il valore aggiunto per tonnellata aumentano se le merci subiscono trasformazioni logistiche o industriali all' interno dell' area **portuale**. Per esempio, il riempimento e lo svuotamento di containers è fino a cinque volte più a "lavoro intensivo" che l' imbarco e lo sbarco da una nave, considerato "lavoro base". Lo stoccaggio, la distribuzione e altre attività logistiche, nel quadro del subappalto industriale o della manifattura dopo nell' area **portuale**, generano livelli di occupazione discreti per un dato livello base di traffico nel porto. Per questo motivo, molti porti europei si sono evoluti da centri di puro transhipment verso sistemi complessi di funzioni chiave all' interno di un sistema logistico, in modo da far coesistere attività terminalistiche pure e attività logistiche. Una Città Stato di lungo corso ed una ex Repubblica Marinara. Brema e Genova hanno storia e consuetudini oggi distanti e del tutto a sé. Ma la struttura dello stato anseatico ed il modo di intendere la portualità, guarda un po', sono state mutuate proprio da quelle di Genova che, quando era regina dei mari, insegnava a tutti come si organizzavano trasporti e commercio. Brema non ha cambiato abitudini e tradizioni, da allora e le conserva. E soprattutto le applica. Genova non se le ricorda più. Lascia che i propri insegnamenti li mettano in pratica gli altri. Troppo conservatorismo, anche per imparare dal proprio passato, che oggi saprebbe di troppo moderno e, forse, di "foresto". Le città, oggi, hanno in comune alcune difficoltà economiche. Che vengono dal passato decennio, che è bene rileggere e ricapitolare. La crisi iniziata nel 2008 aveva infilzato Brema. Ad un centimetro



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

dal cuore. Perché ne aveva fermato il porto. Nella relazione di fine 2009. Il Senatore all' economia ed ai porti della città stato di Brema, Ralf Nagel, omologo dell' allora presidente dell' **Autorità Portuale** di Genova Merlo, per descrivere le previsioni dei traffici dello scalo anseatico, ed in generale per la portualità tedesca, aveva usato la frase "c' è un tenue raggio di speranza" attendendosi per l' anno in corso un +3% rispetto all' anno passato, che aveva chiuso a meno 17% rispetto al 2008. Dunque nonostante Genova non sia la sola a preoccuparsi ed abbia oggi non meno problemi di Brema, in Germania si cerca sempre - nel 2009 come nell' odierno 2020 - di vedere il bicchiere mezzo pieno. A Brema le positività, per quanto misuratissime, espresse dalla **Autorità Portuale** rappresentano sempre un motivo di fiducia per gli operatori e di slancio per le imprese. E questo nonostante nel mondo, che a Brema è visto come mercato unico, circa 500 portacontainer siano state poste in disarmo negli ultimi quattro anni e tutte le compagnie armatoriali stiano registrando forti perdite. A Genova non funziona propriamente così. Si aspetta semplicemente che qualcuno, magari chi l' ha iniziata, faccia finire la crisi. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Ansa
Genova, Voltri

Dpcm: Signorini, Porti Genova, Savona, Vado sempre operativi

(ANSA) - GENOVA, 04 NOV - "I porti di Genova, Pra', Savona e Vado **ligure** sono sempre operativi: oggi come nelle prime fasi di questa emergenza sanitaria". Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**, **Paolo** Emilio Signorini rassicura dopo la pubblicazione del nuovo Dpcm, in vigore da domani per l' emergenza Covid: i porti non si sono mai fermati e continueranno a lavorare anche ora. "Già nei primi mesi della pandemia hanno messo a punto protocolli di sicurezza e soluzioni digitalizzate per garantire la prosecuzione del lavoro e delle operazioni portuali nel rispetto della normativa e della salute dei lavoratori" spiega Signorini. "Allo stesso modo - aggiunge - il settore crocieristico, seppure fortemente penalizzato, ha saputo mettere in campo da subito rigidi protocolli e procedure che hanno permesso la prosecuzione del servizio anche in questi mesi". E potrà continuare, salvato in extremis nel testo finale, mentre la prima bozza del Dpcm prevedeva invece lo stop alle crociere. "I porti svolgono una funzione strategica e nevralgica per il Paese e, con un forte senso di responsabilità, nei confronti degli operatori e dei lavoratori, continuano la loro missione" conclude Signorini. (ANSA).



Cenci replica al M5s: "Delibera su depositi costieri propedeutica a spostamento in area portuale"

"L'obiettivo è la riqualificazione del tessuto urbano a Mulledo e il superamento della presenza degli stabilimenti", dice l'assessore all'Urbanistica

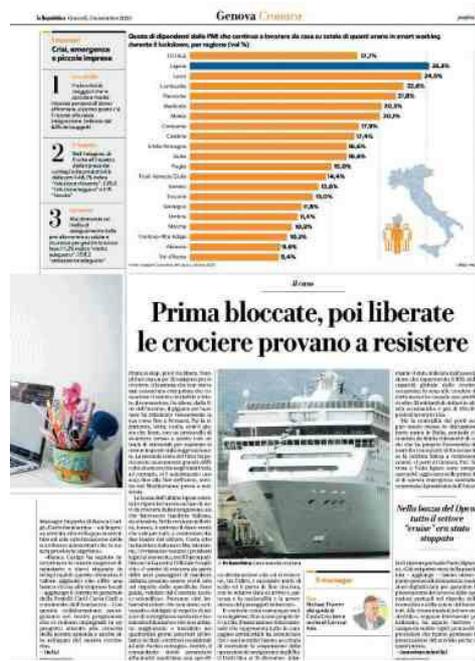
Genova . Riceviamo e pubblichiamo dall' assessore all' Urbanistica del Comune di Genova, Simonetta Cenci, la replica all' articolo Depositi costieri, M5s a Tursi: "La delibera di giunta si rivela una prova senza progettualità . Questi concetti, spiegano dal Comune, "erano stati espressi anche in aula rossa nella seduta di ieri". "I depositi della Carmagnani e della Superba sono attualmente inseriti in un contesto abitativo e, per questo motivo, da ormai molti anni gli amministratori pubblici stanno cercando la delocalizzazione in aree logisticamente attrezzate. La delibera che è stata approvata in Consiglio comunale nelle scorse settimane è propedeutica a uno spostamento in area portuale. Ho ricordato in Consiglio comunale che le attuali aree dei depositi Carmagnani e Superba sono state inserite nel Piano urbanistico comunale in due distretti di trasformazione: distretto 2 Carmagnani/Fondega sud e distretto 3 Superba. L' obiettivo è la riqualificazione del tessuto urbano e il superamento della presenza degli stabilimenti e la loro ricollocazione in ambito portuale, in accordo con l' Autorità di Sistema Portuale. È importante sottolineare un aspetto: poiché c' è grande sensibilità da parte dei cittadini su questo tema, l' amministrazione comunale e di sistema portuale, attueranno un percorso di partecipazione con tutti i soggetti interessati dallo spostamento dei depositi nel momento in cui saranno in possesso di ipotesi progettuali tecnicamente percorribili. Posso assicurare che affronteremo il tema nella sua interezza, cercando di raggiungere un risultato condiviso fino al raggiungimento, insieme con loro, di una pianificazione partecipata".



Il caso

Prima bloccate, poi liberate le crociere provano a resistere

Prima lo stop, poi il via libera. Tempi duri ma un po' di ossigeno per le crociere, il business che non aveva mai conosciuto crisi prima che conoscesse il nemico invisibile e letale, il coronavirus. Da allora, dalla fine dell' inverno, il gigante del business ha rallentato velocemente la sua corsa fino a fermarsi. Poi la ripartenza, lenta, cauta, com' è giusto che fosse, con un protocollo di sicurezza messo a punto con un team di scienziati per superare le norme imposte dalla legge nazionale. La seconda onda del virus ha però creato nuovamente grande difficoltà al settore che negli Stati Uniti, ad esempio, si è autoimposto uno stop fino alla fine dell' anno, mentre nel Mediterraneo prova a resistere. La bozza dell' ultimo Dpcm entrato in vigore ieri aveva escluso le navi da crociera dalla navigazione, sia che battessero bandiera italiana, sia straniera. Nella versione definitiva, invece, è arrivato il disco verde che vale per tutti, a cominciare dai due leader del settore, Costa (che ha bandiera italiana) e Msc (straniera).. Ovviamente restano i problemi legati al momento, ma il Dpcm pubblicato in Gazzetta Ufficiale è esplicito: « I servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida, validate dal Comitato tecnico-scientifico » . Potranno cioè imbarcarsi coloro che non siano « sottoposti o obbligati al rispetto di misure di sorveglianza sanitaria e isolamento fiduciario e che non abbiano soggiornato o transitato nei quattordici giorni anteriori all' imbarco in Stati o territori considerati ad alto rischio contagio». Inoltre, il comandante dovrà presentare all' **autorità** marittima una specifica dichiarazione « da cui si evincano, tra l' altro, i successivi porti di scalo ed il porto di fine crociera, con le relative date di arrivo e partenza e la nazionalità e la provenienza dei passeggeri imbarcati». Il contesto resta comunque molto complesso. Non a caso proprio ieri la Clia (l' associazione Internazionale che rappresenta tutte le compagnie armatoriali) ha annunciato che i suoi membri hanno accettato di estendere la sospensione delle operazioni di navigazione degli Stati Uniti fino al 31 dicembre. Allarmante il dato indicato dall' associazione che rappresenta il 95% della capacità globale delle crociere oceaniche: lo stop alle crociere da metà marzo ha causato una perdita di oltre 25 miliardi di dollari in attività economiche e più di 164.000 posti di lavoro in Usa. Ma la centralità dei porti non può essere messa in discussione, tanto meno in Italia, penisola circondata da 8mila chilometri di coste che ha proprio l' economia del mare fra i suoi punti di forza (anche se la politica fatica a rendersene conto). « I porti di Genova, Pra', Savona e Vado ligure sono sempre operativi: oggi come nelle prime fasi di questa emergenza sanitaria » commenta il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Paolo Signorini. «Già nei primi mesi della pandemia - aggiunge - hanno messo a punto protocolli di sicurezza e soluzioni digitalizzate per garantire la prosecuzione del lavoro e delle operazioni portuali nel rispetto della normativa e della salute dei lavoratori. Allo stesso modo il settore crocieristico, seppure fortemente penalizzato, ha saputo mettere in campo da subito rigidi protocolli e procedure che hanno permesso la prosecuzione del servizio anche in questi mesi». - (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA



L' intervento

Il porto della Spezia può crescere ancora

di Andrea Fontana, Bruno Pisano, Giorgio Bucchioni * Siamo i rappresentanti delle associazioni del porto della Spezia e vogliamo esprimere la nostra soddisfazione alla ministra Paola De Micheli per la tempestiva nomina di Francesco Di Sarcina a commissario dell' **autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale, dando senso al reale valore della continuità. Riconosciamo a questo proposito alla ministra De Micheli, per la scelta e i tempi, l' attenzione che, con questa nomina, ha avuto nei confronti dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. 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 dell' authority. Dopo la stagione delle inchieste e i processi di riorganizzazione voluti dalla riforma Delrio, 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 nella consapevolezza che il **sistema portuale** del Mar Ligure orientale abbia 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. *

presidenti associazioni Spedizionieri, Doganalisti, Agenti Marittimi © RIPRODUZIONE RISERVATA



Accoglienza turistica al lumicino

Dietrofront anche sulle crociere Ok alle navi, ma occhio alle norme

I servizi possono essere svolti ma solo nel rispetto delle linee guida validate dal Comitato tecnico

LA SPEZIA Macchine indietro tutta, le crociere non si fermano. La bozza del Dpcm circolata nella serata di martedì pareva aver posto la parola fine anche al traffico passeggeri - peraltro ridotto al lumicino -, poi a Roma ci hanno ripensato. Nella stesura definitiva del decreto, pubblicato ieri in Gazzetta ufficiale, le crociere sono 'rientrate' anche se, ovviamente, con tutte le prescrizioni e le misure di prevenzione del contagio, così come stabilito del protocollo del 15 agosto. Il nuovo Dpcm firmato da Conte in sostanza salva per ora l'attività crocieristica, che potrà proseguire con lo stesso protocollo nei porti italiani con Msc, Costa e Aida. Questo significa che i servizi delle navi possono essere svolti, come prima, solo rispettando le linee guida validate dal Comitato tecnico-scientifico. Un regime che, alla Spezia, era già stato sperimentato positivamente con la ripartenza avvenuta lo scorso 25 settembre con l'arrivo in porto della Costa Diadema. Cosa significa per Spezia aver scongiurato il blocco? Tutto da capire, anche perché si tratterà di conciliare, per esempio, lo scalo (consentito) delle navi, con lo stop alla mobilità scattato nelle zone rosse. Sono da ritenersi consentite deroghe per chi arriva in porto dalle regioni off limits per imbarcarsi su navi che svolgono un'attività consentita? A parte questo, il peso delle crociere nella stagione contrassegnata dall'emergenza Covid non è certo di grande rilevanza. In porto le navi interessate erano rimaste due: l'Aida (Aida Cruises), che, come ricorda il direttore del Terminal di Largo Fiorillo Giacomo Erario, prevedeva nove toccate il giovedì. Scali che però, a parte il primo, sono stati tutti cancellati la settimana scorsa a causa dei provvedimenti restrittivi imposti dal governo tedesco ai propri cittadini. L'unica nave a restare 'attiva' è quindi Costa Smeralda che, salvo ripensamenti da parte della compagnia, continuerà ad accostare a molo Garibaldi tutte le domeniche, fino a febbraio. Restano a maggior ragione operative, con l'evoluzione negativa del quadro pandemico, tutte le misure a cui sono sottoposti i crocieristi, a cominciare dal divieto di escursioni autonome, al di fuori degli itinerari 'protetti' pianificati a bordo. Alla Spezia, a fronte dei settecentomila passeggeri programmati in regime pre Covid si è scesi a circa cinquantamila, con tutte le ricadute economiche sul settore turistico locale. Franco Antola.



Comunità portuale La Spezia ringrazia la ministra

Redazione

LA SPEZIA Con un comunicato stampa congiunto, le Associazioni degli spedizionieri, degli Agenti marittimi e dei Doganalisti del porto della Spezia, hanno espresso la loro soddisfazione e il loro apprezzamento per la immediata nomina di Francesco Di Sarcina a commissario dell'Autorità del Sistema portuale del mar Ligure orientale. Riconosciamo a questo proposito alla ministra Paola De Micheli -scrivono- per la scelta e i tempi, l'attenzione che, con questa nomina, ha avuto nei confronti dei porti della Spezia e di Marina di Carrara. Per gli operatori portuali la ministra ha colto la necessità di garantire l'immediata continuità 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, 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 -continuano- 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. Non ci si possono permettere ritardi, dicono, anzi bisogna accelerare i 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. La convinzione è che l'attuale commissario sarà in grado, 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.



ECONOMIA

Primo bilancio di sostenibilità per Sapir «Investimenti per il nostro territorio»

Sabadini: «Responsabilità che ci derivano dalla rilevante partecipazione pubblica»

RAVENNA Un consuntivo economico, ma di cui vengono indagati anche risvolti sociali e ambientali. Il Gruppo Sapir pubblica il suo primo bilancio di sostenibilità, relativo al 2019. Un valore della produzione di 60,2 milioni di euro, l' 84% dei quali, paria circa 50 milioni e mezzo, è stato distribuito agli stakeholder, in particolare a fornitori (68%), personale (20%) e Pubblica Amministrazione con dividendi, imposte e canoni (7%). Con forniture per cui Sapir si rivolge prioritariamente a realtà della regione (92,9%) e soprattutto del provincia (66,5%), «per creare valore nella propria comunità», commenta il presidente Riccardo Sabadini. «Anche per le responsabilità che ci derivano dalla rilevante partecipazione pubblica- prosegue il "numero uno" dell' azienda portuale - le nostre scelte rispondono da sempre a principi di sostenibilità, dal punto di vista ambientale, economico e sociale. Ci è sembrato ora il momento di riordinare i risultati del nostro impegno in un documento organico e lo abbiamo fatto con un approccio scientifico, assumendo a riferimento i principi di rendicontazione più diffusi a livello internazionale, i Gri standards». C' è infatti una sezione sulla responsabilità ambientale dove emerge un aspetto caratteristico del terminal Sapir: l' essere multipurpose offre la possibilità di diversificare i mercati ma allo stesso tempo determina una gestione più complessa degli impatti, in quanto ogni tipologia di merce propone problematiche specifiche. Pertanto, caso per caso, vengono adottate le misure più idonee per garantire il massimo rispetto dell' ambiente circostante. Poi il capitolo della responsabilità verso i clienti che contiene infatti un ampio spazio su innovazione e digitalizzazione dei servizi. Sono inoltre in corso processi di potenziamento dell' infrastruttura IT e la progettazione di un nuovo sistema che consentirà di gestire in un' unica piattaforma tutte le attività del terminale, a regime, anche di interagire con i clienti e le navi. Non manca poi una parte dedicata alla responsabilità verso i dipendenti. «Sapir fu il primo terminal operator italiano a conseguire già nel 2004 la certificazione di sicurezza - ricorda ancora Sabadini -. Oggi i tre terminal (Sapir, TCR e Terminal Nord) sono tutti certificati ISO 14001». Dati interessanti sono la riduzione dell' età media del personale, l' incremento delle ore di formazione e la conferma di un tasso di infortuni particolarmente basso. Per quanto riguarda il rapporto con la comunità, oltre alle significative erogazioni in sponsorizzazioni e contributi solidali per il sostegno ad attività sportive, culturali e sociali, viene sottolineato l' impegno a diffondere la cultura del lavoro portuale con iniziative, rivolte in primo luogo agli studenti, mirate a favorire la conoscenza del porto: nel quinquennio 2015-2019 i terminal hanno ospitato 80 visite di gruppo per circa 2500 partecipanti. «Come è avvenuto nel campo della sicurezza e in quello della regolarità del lavoro - spiega Sabadini-vogliamo aprire la strada ai comportamenti virtuosi di tutta la comunità portuale. Ci auguriamo che, col tempo, l' impegno alla sostenibilità e alla sua rendicontazione porti anche benefici competitivi. Anche i servizi logistici dovrebbero essere valutati non solo per il risultato finale ma per tutto l' iter che ha portato alla fornitura».



IN PREFETTURA

Hub portuale, oggi la firma storica con la ministra De Micheli

Oggi verrà siglato anche il protocollo di legalità sul contratto che prevede opere per 235 milioni

ANDREA TARRONI

RAVENNA Quella firma, attesa decenni, sarà vergata oggi pomeriggio in prefettura. Dopo l'assegnazione dell'appalto per progetto Hub Portuale, attesi i tempi per un possibile ricorso del concorrente (che non c'è stato) e espletati gli approfondimenti legali ora non ci sono più ostacoli: il contratto da 235 milioni potrà essere sottoscritto. Nel palazzo di piazza del Popolo il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Daniele Rossi il Prefetto, Enrico Caterino ed un rappresentante del Consorzio Stabile Grandi Lavori Scrl/Dredging International, ovvero il general contractor, firmeranno assieme il Protocollo di legalità. Poi, relativamente all'Art.10 del Protocollo stesso, riguardante il monitoraggio dei flussi di manodopera, il documento sarà controfirmato anche dalle Organizzazioni Sindacali e dall'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Ravenna e Forlì-Cesena. A seguire poi si terrà la sottoscrizione del contratto vero e proprio. Ad assistere in diretta (in videostreaming per via delle direttive anticovid) al momento storico per la città di Ravenna saranno, oltre al sindaco, Michele De Pascale, anche l'assessore regionale alle Infrastrutture, Andrea Corsini, e la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli. Dopo la giornata di domani non mancherà quindi altro che l'inizio dei lavori per il dragaggio del Candiano fino alla quota di -12,5 m, per il rifacimento delle banchine e per la messa in opera delle infrastrutture di collegamento. Una rivoluzione che avrà come fulcro il consorzio creato da Rcm (che detiene il 72 per cento del rassemblément e ha sede a Sarno, in provincia di Salerno), e la belga Dredging international, diretti rispettivamente da Umberto Esposito e Jan Vandenbroek. L'azienda campana del gruppo Rainone ha già portato avanti, in città, l'adeguamento della banchina "Ex Enel sud" a Porto Corsini, nel tratto fra la Bunge Spa e la Centrale Enel Teodora per l'attracco delle navi gasiere e dalle relative strutture di carico/scarico di gas naturale liquefatto previste a servizio del futuro deposito costiero di Gnl, realizzati da Pir. La stessa società si sta occupando inoltre dell'escavo dei fondali dell'area portuale di Napoli e ha avuto modo di realizzare anche varie opere infrastrutturali, tra cui tre lotti di completamento della statale Aversana e l'eliporto interno all'aeroporto di Napoli.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

L' intervento

Aeroporto, Ravennana e porto: che occasione

Aeroporto di Forlì, **porto** di **Ravenna** e nuova Ravennana. Tre importanti infrastrutture che possono dare la spinta propulsiva al nostro territorio per diventare un vero e proprio hub territoriale commerciale e turistico. Non è fantascienza, ma una realtà a portata di mano, che può renderlo competitivo sui mercati est europei, meridionali e asiatici. Non dobbiamo avere timore di pensare 'in grande', perché **Ravenna** è e rimane la porta d' Oriente; fino ad ora sono mancate quelle infrastrutture basilari ed essenziali per ritagliarsi un ruolo da protagonista sullo scenario europeo e perché no, mondiale. Ma questa volta con l' apertura dell' aeroporto Ridolfi di Forlì, con la capacità di relazioni con le grandi compagnie aeree europee, con la realizzazione dell' hub del **porto** di **Ravenna**, l' approfondimento dei fondali e lo sviluppo dello scalo crocieristico, con il progetto della realizzazione di una 'nuova Ravennana' tra **Ravenna** e Forlì, comunque più idonea ai nostri tempi, tutto questo rappresenta una forte e grandiosa opportunità per **Ravenna** e per l' intero territorio romagnolo. Non dobbiamo disperdere questa occasione, non ci possono essere posizioni di parte, ma essere uniti, perché le ricadute sulla nostra economia potranno essere importanti, per il commercio, il turismo, l' artigianato, l' industria, l' agricoltura, per tutte le aziende che concorrono a creare occupazione, reddito e benessere. E' indispensabile ora creare un' azione coordinata tra queste tre infrastrutture, perché non dimentichiamo l' aeroporto di Forlì è a poco più di 20 chilometri da **Ravenna** e dal suo **porto**, e oggi uno scalo aeroportuale è fondamentale per dare impulso economico ad un territorio, per troppo tempo lasciato ai margini regionali. Noi ci abbiamo creduto fin dall' inizio e continuiamo a crederci. Mauro Mambelli, presidente Confcommercio provincia di **Ravenna**.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Università e porto, un binomio vincente

Si consolida sempre di più la collaborazione tra Università e imprese portuali ravennate, nonostante le criticità del momento ed i volumi in calo per tutta la portualità italiana. Ma Ravenna, in questo avvio di anno accademico 2020/2021, offre alcuni dati e risultati che ci fanno ben sperare per il futuro. Giungono oggi al terzo anno le due lauree triennali in Legge ad indirizzo logistico, trasporti e sistemi portuali e quella sulla sicurezza agroalimentare; anche il Master ad indirizzo marittimo compie tre anni, e tutte queste opzioni del diritto registrano una crescita di immatricolazioni a Ravenna che va dal 12 al 15%. La decima edizione del corso "Tecnici per la logistica" apre le iscrizioni e si avvale del sostegno di Confindustria, delle principali aziende del nostro **porto** nonchè di importanti imprese emiliano-romagnole. Anche Ingegneria avvia una nuova Magistrale ad indirizzo portuale, mentre resiste con ottimi risultati e nuovi iscritti la triennale ravennate di "Off-Shore" nonostante le difficoltà del settore. Ravenna è ormai, a tutti gli effetti, città universitaria e l'inaugurazione delle lezioni di Medicina, i successi di Scienze Ambientali e le nuove proposte di Beni Culturali che registrano incrementi nelle immatricolazioni ne sono sicura conferma. Ma non dimentichiamo che gli universitari iscritti alle lauree ad indirizzo portuale ed ai corsi di perfezionamento, sono ormai più di 400. Giannantonio Mingozi, presidente Tcr.

The image shows a page from the newspaper 'Il Resto del Carlino' dated November 5, 2020. The page features several news articles and a photograph. The main headline at the top is 'Università e porto, un binomio vincente'. Below it, there are several smaller articles with sub-headlines such as 'La grande eredità di Stefano Zaccagnini 31 anni dopo', 'Il rispetto delle norme e la responsabilità', and 'Il prezioso aiuto della Polizia stradale ai turisti'. A photograph of a car accident is visible on the right side of the page. The page number '19' is visible in the top right corner.



Ravenna, domani giovedì 5 novembre, la firma del contratto per i lavori dell' Hub Portuale e del Protocollo di Legalità

Autorità Portuale Ravenna comunica che domani giovedì 5 novembre, alle 16:30, si terrà in Prefettura a Ravenna la firma del Protocollo di Legalità relativo al Contratto di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori denominati 'Hub **Portuale** di Ravenna' (contratto che sarà anch' esso sottoscritto nella giornata di domani). Il Protocollo di legalità sarà firmato dal Prefetto, dal Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare adriatico centro settentrionale, dal rappresentante del general contractor 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. Parteciperanno in collegamento video, la Ministra Paola De Micheli, il Sindaco di Ravenna Michele de Pascale e l' Assessore Regionale ai Tarsporti Andrea Corsini.



Il caso Berkan B torna in Regione: "Chiarire vicenda per evitare ulteriori danni all'ambiente"

Giulia Gibertoni (Gruppo Misto) interroga la Giunta regionale sull' intricata vicenda della nave Berkan B e sui danni creati dal suo smantellamento. Sulla Berkan, nave di oltre 100 metri di lunghezza sottoposta a sequestro conservativo nel 2010, viene avanzata richiesta nel 2017 per lo smantellamento in loco nonostante, rimarca Gibertoni, "il battello all' epoca, era ancora in perfette condizioni di galleggiabilità, come dimostrano anche filmati, a tutt' oggi ancora visionabili su internet, e che mostrano la nave ancora integra al 19 marzo 2017". In risposta alla richiesta, sottolinea la consigliera, "l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale, denominata anche **Autorità di Sistema Portuale - AdSP** di Ravenna, rilascia l' autorizzazione nonostante la diffida della Capitaneria di Porto di Ravenna per le precarie condizioni della nave e del conseguente rischio di inquinamento derivante dalla situazione". A fronte di continui passaggi di proprietà della nave in fase di demolizione, prosegue Gibertoni nella sua ricostruzione, le concessioni per l' attività di smantellamento vengono rinnovate nonostante gli alert sui gravi rischi di inquinamento pervenuti anche nel 2018 da parte dell' **Autorità** marittima e soprattutto "senza tenere conto che il sito dove avvenivano i lavori, era posto appena al di fuori del sito Rete Natura 2000 - SIC Pialassa dei Piomboni, Pineta di punta Marina, ma in continuità idraulica con esso". Le attività sulla Berkan B si interrompono nel tempo e, nonostante le ingiunzioni nei confronti dei proprietari a porre in essere contromisure per evitare danni da inquinamento dal disfacimento di ciò che era ormai diventato un relitto, nulla viene fatto fino a quando nel 2019 quanto rimaneva della nave affonda definitivamente determinando una fuoriuscita di greggio. Nel 2020, conclude la ricostruzione Gibertoni, "il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Ravenna ha segnalato alla Procura Regionale presso la Corte dei Conti di Bologna l' esercizio dell' azione penale, per un reato che ha causato un danno all' erario, nei confronti del Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale e del Segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale". A fronte della situazione creata, la capogruppo chiede alla Regione se non ritenga di costituirsi parte civile nell' eventuale processo che dovesse scaturire da tale vicenda con relativo conteggio del danno erariale creato. Oltre a ciò Gibertoni chiede un intervento "presso l' Ente di Gestione per i Parchi e la Biodiversità - Delta del Po che avrebbe dimostrato, una volta di più, di non aver svolto la necessaria opera di tutela e conservazione" ma soprattutto desidera sapere "come sia stato possibile che la demolizione del relitto sia stata autorizzata in luogo palesemente non attrezzato, contrariamente a quanto previsto dall' articolo 13 del regolamento (UE) 1257/2013, senza adeguato piano di riciclaggio e senza un' adeguata vigilanza, senza una preventiva bonifica degli idrocarburi presenti nei serbatoi e comunque all' interno del relitto". In via generale, infine, la capogruppo chiede specifiche assicurazioni affinché altri quattro relitti posti a poche centinaia di metri dal relitto in questione non subiscano la sorte della Berkan B.



Il Tirreno

Livorno

Scontro sulle aree, il Tar bocchia l'attacco di Ltm contro Sintermar

I giudici respingono al mittente il ricorso contro l'Authority non c'è l'ok del Comune, niente danni all'impresa di Grimaldi

ANGELO ROMAM.Z.

Un altro round che vede la giustizia amministrativa sul ring del **porto** per sbrogliare la matassa di un groviglio di nodi. Inutile dire che gli occhi sono puntati su una questione riguardante una guerra a colpi di carte bollate sull'utilizzo di un'area: colpa del fatto che la fame di spazi fa diventare esplosivi i conflitti e travolge ogni possibilità di mediazione fino ad arrivare nel menù delle udienze della seconda sezione del Tar fiorentino (Rosaria Trizzino presidente, Alessandro Cacciari consigliere e Nicola Fenicia primo referendario ed estensore). Di nuovo al centro dell'attenzione c'è un complesso di aree fra la Darsena Toscana e il Canale Industriale, che ovviamente rappresenta un po' il cuore del **porto** (e degli appetiti così come delle controversie). Ma stavolta la questione non riguarda la Sponda Est per la vicenda del "piano attuativo di dettaglio" dell' Authority impallinato dalla seconda sezione del Tribunale amministrativo regionale sulla scia dell'udienza-clou in cui erano stati raggruppati ben 17 ricorsi l'uno dopo l'altro, una grandinata che comunque sembra ancora non esser conclusa, a quanto racconta il gossip di banchina. Lo schema torna a mettere al centro un conflitto standard all'interno del nostro **porto**, e non solo di esso: contestando una decisione dell' Authority, la Ltm va all'attacco, contro Sintermar e di riflesso contro Seatrag (ma anche contro Grimaldi Euromed, Coifi e coop Uniport, questi ultimi non costituiti in giudizio). Da un lato, una società della galassia della famiglia Onorato in lotta contro una impresa che ha nella compagnia armatoriale Grimaldi un socio di riferimento. Anche se, a dire il vero, bisogna precisare che il contenzioso era iniziato cinque anni fa quando il terminal Ltm delle "autostrade del mare" era in mano a Renzo Conti. Nel mirino il fatto che a Sintermar è stata data dall' Authority una concessione: fra l'altro, secondo i ricorrenti, l'istituzione portuale l'aveva fatto «a prescindere da una istruttoria e senza prendere in considerazione la precedente domanda di Ltm» (e non c'era «idonea documentazione») a corredo della domanda di Sintermar. Detto in estrema sintesi, il Tar ha respinto il ricorso di Ltm perché la società non aveva presentato una propria domanda in "concorrenza" con quella di Sintermar e dunque, com'è scritto in sentenza, «non poteva vantare alcuna pretesa ad avere un confronto comparativo con la domanda che ha condotto al rilascio della concessione demaniale a favore di Sintermar»: ecco perché «risultano inammissibili, per carenza d'interesse, tutte le altre articolate censure di cui al ricorso introduttivo». In pratica, i giudici rilevano che se la parte ricorrente avesse voluto manifestare interesse avrebbe dovuto farsi avanti durante «lo svolgimento di una procedura di rilascio della concessione demaniale marittima» alla quale «astrattamente avrebbe potuto» partecipare ma non lo ha fatto e perciò «non può avanzare pretese in sede giudiziaria». Ma in questo tourbillon di ricorsi arrivati a sentenza la Sintermar si è vista anche respingere al mittente l'attacco che aveva portato lei contro l' Authority più il ministero delle infrastrutture (ma anche contro il Comune di Livorno e la Regione Toscana, entrambi non costituiti in giudizio). Dito puntato contro l'adeguamento tecnico funzionale deciso dal comitato di gestione di Palazzo Rosciano, sede dell'istituzione portuale, nel giugno scorso, durante il periodo in cui era al timone dell'ente il commissario Pietro Verna. Anche in questo caso parliamo di aree, sempre fra Sponda Est e Canale Industriale:





Il Tirreno

Livorno

l' ex Trinseo, la fabbrica chimica chiusa nel 2016. Sintermar ha avuto torto perché, secondo i giudici amministrativi, l' atto impugnato non aveva la possibilità di recare danno all' impresa. Il motivo? Il provvedimento adottato dall' Authority avrebbe potuto incidere operativamente solo dopo un via libera che doveva arrivare dal Comune di Livorno ma non è mai arrivato. Dunque, sintetizzando un po' brutalmente, non c' è ragione di annullare un atto che non può ancora apportare danno reale. --M.Z.© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quella sentenza obbliga a riflettere sulle relazioni fra banchine e territorio

ANGELO ROMAM.Z.

Avendo alle spalle un confronto con un amico marittimista, ricordo che il Piano Regolatore **Portuale** prevede un progetto unitario di area, preordinato a qualsiasi intervento nelle aree disciplinate dalle schede dello stesso. Certo è che non si sarebbe potuto operare all' implementazione del Piano regolatore **portuale** nelle aree in questione senza il suddetto progetto unitario approvato. Tale previsione è stata sviluppata in un Piano attuativo di dettaglio, nel presupposto della applicabilità delle norme urbanistiche regionali all' area disciplinata dal Piano regolatore **portuale** quale strumento urbanistico secondario che consente la dichiarazione di pubblica utilità. Il Tribunale amministrativo regionale sostiene che il Piano attuativo di dettaglio non è strumento previsto dalla legge 84/94 e non può essere considerato uno strumento urbanistico, in quanto nelle aree portuali vige solo la identica legge. Gli strumenti urbanistici che sono previsti nelle relative leggi regionali sarebbero applicabili, al più, alle aree di interfaccia porto-città. Ciò esclude la necessità di una pianificazione preventiva degli interventi e rende più celere l' azione dell' **Autorità** di **sistema portuale** nell' implementazione del Piano regolatore **portuale** (quindi rapidità negli atti). Tuttavia, va detto che la visione promossa dal Tar apre scenari, in materia di governance urbanistica delle aree portuali, potenzialmente diversi da quelli consueti, che vanno valutati attentamente alla luce del dispositivo delle sentenze, ed insieme alla Regione Toscana, anche al fine di stabilire se ricorrere in materia al Consiglio di Stato. Sappiamo che il Piano regolatore **portuale** ha manchevolezze e ambiguità, di conseguenza possiamo parlare, allo stato, di una increspatura nella calma piatta. Evidentemente, dopo l' impatto che hanno avuto le sentenze, è d' obbligo un momento di riflessione sull' assetto delle relazioni porto-territorio in materia di urbanistica. --ANGELO ROMA VICEPRESIDENTE INTERPORTO.



Il Tirreno

Livorno

il caso

«Porto, la società renda noti documenti fondamentali»

L' appello del socio Lucibello Piani al presidente Matteoli e anche al sindaco «Una trasparenza indispensabile per un' opera di questa portata»

CECINA Lancia un appello al presidente del **Porto** di Cecina e anche al sindaco Lippi. E chiede che, per ragioni sanitarie ma anche di trasparenza, i documenti relativi alla società proprietaria del **porto** siano pubblicati almeno nella sezione del sito della **Porto** di Cecina che è riservata ai soci. Sasha Lucibello Piani, socio della Spa proprietaria del **porto**, torna sulla necessità di condividere documenti «che riguardano una società ad azionariato pubblico per la realizzazione di un' opera pubblica». Lucibello sottolinea che «prosegue la crisi della **Porto** di Cecina spa impegnata a costruire quell' opera definita giustamente dal Comune come strategica e fondamentale per il tessuto economico del territorio. Il giorno che sarà finita, diverrà l' opera più grande mai realizzata a Cecina. L' ultima notizia ufficiale racconta che Matteoli (presidente della **Porto** spa) ha riconvocato i soci per approvare il bilancio 2019 e nominare il nuovo CdA per il 21 novembre ma già sappiamo che, se mai sarà tenuta, l' assemblea si svolgerà in seconda convocazione il 13 dicembre prossimo presso la tensostruttura messa a disposizione dal Comune». Lucibello spiega che «la precedente assemblea, inizialmente convocata per il 27 giugno in prima convocazione e per il 6 settembre in seconda convocazione, fu revocata in tutta furia dal CdA stesso il giorno dopo il deposito da parte del collegio sindacale di una integrazione alla relazione allegata al bilancio in cui si suppone, il fascicolo fu prontamente sottratto alla visione dei soci, che prendevano atto della relazione della Società di Revisione. Nella loro relazione i Revisori ribadivano che non era possibile certificare la continuità aziendale. Il motivo: la mancata vendita del complesso mare e terra che, nel progetto di Matteoli, avrebbe alleggerito il monte dei debiti che la **Porto** spa si trascina appresso da anni e fatto ripartire i lavori necessari a terminare la struttura portuale turistica con i soldi dei nuovi proprietari». Secondo Lucibello, «la grande segretezza imposta da Matteoli sull' atto di vendita alla Aefold Service Ltd è stata una delle anomalie meno comprensibili della vicenda e tutto il comportamento del CdA non ha certo aiutato a far luce sulla reale situazione finanziaria della **Porto** spa. Permanendo l' assenza della vendita degli assets per ripagare i debiti fin qui maturati a cui si aggiungono i canoni concessori come si è appreso dalla comunicazione del ministero dell' Economia e delle Finanze giunta in Comune, i debiti tributari e le tante cause in corso, la situazione, rispetto all' anno scorso, non sembra essere migliorata. Preso atto dell' emergenza Covid che invita tutti alla massima prudenza, a non uscire se non per urgenze sanitarie o per lavoro, ad evitare assembramenti e persino feste in casa, e sottolineando l' interesse pubblico e l' importanza dell' opera anche per i risvolti inerenti alla messa in sicurezza dell' argine del fiume Cecina, sarebbe atto di buon senso e trasparenza che i documenti inerenti l' assemblea fossero pubblicati perlomeno nella sezione riservata ai soci del sito della **Porto** spa». Il socio della **Porto** spa, spiega che sarebbe importante «evitare ai soci di accedere fisicamente alla sede della società per visionare documenti che devono essere resi pubblici (depositati alla Camera di Commercio) in questa emergenza sanitaria è interesse di tutti». Un appello che Lucibello Piani rivolge anche a Lippi «perché si attivi come primo cittadino oltre che per la questione sanitaria anche per ottenere quella trasparenza fino ad oggi, inspiegabilmente, assente». --



Livorno

Città-porto, su internet il video dell' evento

Due giorni di dibattito che possono essere rivisti sul sito del Comune

Livorno ha ospitato, al Centro Pancaldi, il 33° Meeting di Rete, associazione internazionale di natura scientifica che promuove la collaborazione città-porto e che raggruppa i porti, le città e i centri di ricerca dell' area Euro-mediterranea e Latino americana, e di cui l' Amministrazione di Livorno è socio collaboratore. Il meeting ha rappresentato una grande occasione di confronto sulle tematiche portuali e per mostrare al resto del mondo la realtà della città di Livorno e del suo porto. Sono adesso disponibili sul sito internet del Comune (<https://bit.ly/2GsubPK>) le registrazioni video delle due giornate di studi, che si sono svolte il 15 e 16 ottobre. Gli interessati possono rivedere il video dell' evento di presentazione della rivista internazionale Portus Portrait dedicata alla città porto di Livorno.



Il Tirreno

Livorno

con l' assessora Bonciani

Come resistere all' emergenza Livorno in vetrina al webinar

livorno L' esperienza di **Livorno** nella discussione internazionale sugli effetti che l' emergenza coronavirus ha creato e continua a generare tanto sui porti come pure sulle città portuali (ma anche il confronto sulle iniziative che nelle varie realtà sono state messe in pista per reagire alle difficoltà). È questo il menù del webinar al quale è stata invitata l' assessora Barbara Bonciani, che nella giunta di Luca Salvetti si occupa di **porto** (e integrazione città-**porto**). L' iniziativa in agenda domani porta la firma dell' Agenzia delle città e dei territori del Mediterraneo Avitem in tandem con il **porto** di Marsiglia, l' Associazione Med Port e l' Istituto Superiore di economia marittima (Isemar) di Nantes-Saint Nazaire e supportato dal ministero francese per l' Europa e gli Affari Esteri. Obiettivo: declinare i concetti di vulnerabilità e resilienza sul fronte del **porto** nel bel mezzo di questa crisi senza fine. Presentando l' iniziativa, Bonciani sottolinea che «l' esperienza di governance attivata dal Comune di **Livorno** con la costituzione della "Cabina di regia città-**porto**" è diventata un buon esempio in ambito europeo, in particolare nello spazio euro mediterraneo». Al centro dell' attenzione - spiega - lo sforzo che Palazzo Civico sta portando avanti insieme alle istituzioni portuali e agli operatori della logistica portuale. Monitorare gli effetti economici e sociali prodotti della pandemia sul **porto**, secondo Bonciani, deve servire a «costruire iniziative e strategie comuni in grado di dare risposte» rafforzando la relazione fra **porto** e città. Il Comune informa che sul proprio sito sono disponibili le registrazioni video del 33° Meeting di "Rete" ospitato ai Pancaldi per «parlare di tematiche portuali e per mostrare al resto del mondo la realtà della città di **Livorno** e del suo **porto**» (<https://bit.ly/2GsubPK>). In particolare è possibile guardare il video dell' evento di presentazione della rivista internazionale Portus Portrait dedicata alla città **porto** di **Livorno** e il seminario dal titolo "The Port-City Ecosystem. Visions and Tools for Sustainable Development". --

LIVORNO
Scontro sulle aree, il Tar boccia l'attacco di Ltm contro Sintermar
I giudici respingono il ricorso contro l'Authority con il Tar del Comune, mentre danno all'Impresa di Garinotti

Quella sentenza obbliga a riflettere sulle relazioni tra banche e territorio

Come resistere all'emergenza Livorno in vetrina al webinar

Viene travolto dal tir in manovra Choc in porto, muore un vigilante

Era uscito dalla cabina per fare controlli sulla banchina 23. Luca Bongiovanni aveva 52 anni

LA TRAGEDIA ANCONA Un grido disperato, attutito dal brontolio del tir che l'ha travolto senza pietà. Il corpo straziato dalle ruote, il sangue sull'asfalto. Un'altra tragedia sconvolge il porto, sempre qui, alla banchina 23, dove un anno e mezzo fa perse la vita Luca Rizzeri, giovane marittimo, per la frustata letale della cima di una nave. L'incidente Aveva 52 anni Luca Bongiovanni. Era una guardia giurata. Lo conoscevano tutti nello scalo dorico perché, dipendente dell'istituto di vigilanza privata Sureté, da tempo si occupava dei controlli di sicurezza. Era esperto, aveva ben presente i pericoli del suo lavoro. Dunque è difficile spiegarsi come sia finito sotto le ruote anteriori del camion italiano che, attorno alle 19, si era presentato all'imbocco della banchina 23, in concessione alla Icop, per ritirare una cella frigorifera appena sbarcata dalla Philipp, proprio la nave container - tragico segno del destino - da cui si staccò la corda che uccise Rizzeri. Bongiovanni era uscito dalla sua cabina di guardia per effettuare il consueto controllo dei documenti. Ma è successo l'imprevedibile. Durante la manovra, l'autotrasportatore, un 58enne tunisino da tempo residente in Italia, mentre procedeva frontalmente verso la banchina, ha travolto il vigilante. Non si sarebbe accorto della sua presenza, forse per il buio o perché era finito in un angolo cieco rispetto alla sua visuale. L'impatto è stato fatale. Bongiovanni è stato travolto dal tir. Non ha avuto scampo. Subito il camionista si è fermato e ha chiamato aiuto. Sul posto è intervenuto il 118 con l'automedica, la Croce Gialla e il medico rianimatore. I soccorritori hanno fatto di tutto per salvargli la vita, purtroppo senza successo: troppo gravi i traumi e le lesioni riportate dal 52enne anconetano. Le indagini Sul luogo dell'incidente sono sopraggiunte varie pattuglie delle forze dell'ordine, tra polizia, guardia costiera, guardia di finanza, ma sono i carabinieri della Compagnia di Ancona, guidati dal comandante Manuel Romanelli, a condurre le indagini su un investimento i cui contorni andranno definiti meglio. E' stato interrogato l'autotrasportatore e sono stati ascoltati alcuni testimoni, operatori del porto, sotto choc: il racconto verrà confrontato con le immagini delle telecamere. Omicidio stradale Secondo una prima ricostruzione degli investigatori, con gli ispettori del lavoro dell'Asur, nel momento in cui il vigilante è uscito dal suo gabbiotto per fermare il tir, il camionista tunisino l'avrebbe involontariamente travolto. E' risultato negativo all'alcoltest, ma il mezzo pesante è stato sottoposto a sequestro e, come sempre avviene in questi casi, la Procura aprirà un fascicolo per omicidio stradale. Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a newspaper clipping from the 'Corriere Adriatico' dated November 5, 2020. The main headline reads 'Viene travolto dal tir in manovra Choc in porto, muore un vigilante'. Below the headline is a sub-headline: 'Era uscito dalla cabina per fare controlli sulla banchina 23. Luca Bongiovanni aveva 52 anni'. The article text is partially visible, starting with 'LA TRAGEDIA ANCONA Un grido disperato, attutito dal brontolio del tir che l'ha travolto senza pietà...'. To the right of the main text, there are several smaller sections with sub-headlines: 'Il precedente', 'Ma il fatto è che...', 'L'indagine', 'Il caso', and 'In corso Garibaldi si fa lo slalom tra i mendicanti'. There are also two photographs: one showing a scene at the port with a truck and another showing a group of people walking on a street.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Sulla banchina del porto

Metronotte muore investito da un tir

Un tir in manovra lo investe e muore. Tragedia ieri sera al **porto** di **Ancona**, alla banchina 23, dove ha perso la vita un metronotte di 52 anni, Luca Bongiovanni. L'incidente è avvenuto attorno alle 19.20, vicino al cancello di ingresso dell' area non accessibile a tutti. L' uomo, stando alle prime notizie, era al lavoro proprio per controllare la zona quando è accaduto l' imprevedibile. Il mezzo pesante era in manovra quando lo avrebbe travolto. Forse non lo ha visto oppure una distrazione. Inutili i soccorsi del 118 e della Croce Gialla, arrivati sul posto. I sanitari hanno provato a rianimarlo ma il 52enne era già spirato. In banchina sono arrivati i carabinieri e la polizia. Per rimuovere la salma ieri sera si attendeva l' autorizzazione del pm di turno. Per ricostruire la dinamica verrà sentito l' autista del tir.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nessuno stop alle navi da crociera il porto respira

IL NUOVO DPCM Allarme rientrato. Nel nuovo Dpcm firmato martedì notte dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte non c'è il temuto stop alle crociere. La notizia era stata diffusa da alcuni lanci di agenzia che avevano pubblicato una bozza del nuovo decreto che parlava di «un provvedimento di stop per tutte le navi da crociera di bandiera italiana» che sarebbe dovuto entrare in vigore dalla data di adozione del Dpcm fatte salve le crociere in atto entro l'8 novembre. Ma la serata deve aver portato consiglio, visto che nel decreto lo stop è sparito. O forse a far rientrare la decisione potrebbero essere state le rimostranze dei grandi gruppi armatoriali che la scorsa estate hanno messo in campo una serie di rigidi protocolli per far ripartire le crociere e far viaggiare gli ospiti in tutta sicurezza. Fatto sta che l'articolo 8 del Dpcm dedicato a Disposizioni in materia di navi da crociera e navi di bandiera estera non prevede fermi per i giganti del mare. «I servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana si legge nel dispositivo - possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida, validate dal Comitato tecnico-scientifico e dal Capo del Dipartimento della protezione civile, a decorrere dalla 15 agosto 2020».

Previste solo limitazioni per chi è sottoposto a regime di quarantena o isolamento e per chi proviene da Paesi non sicuri. «Ai fini dell'autorizzazione allo svolgimento della crociera, prima della partenza della nave, il Comandante presenta all'Autorità marittima una specifica dichiarazione con l'avvenuta predisposizione di tutte le misure necessarie al rispetto delle linee guida, i successivi porti di scalo e il porto di fine crociera, con le relative date di arrivo/partenza». Anche Civitavecchia tira un sospiro di sollievo. Nel primo porto crocieristico d'Italia i tour sono iniziati lo scorso 16 agosto e oggi diverse navi tra Costa e Msc fanno sosta settimanalmente, con i passeggeri che effettuano anche visite guidate in città. Numeri esigui rispetto a quelli pre Covid ma preziosi in questa fase per l'economia del porto. Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Blue Economy: Masucci (Fit-Cisl Lazio), bene atto di indirizzo. Si vada verso costituzione ZLS

(FERPRESS) Roma, 4 NOV Accogliamo molto positivamente l'atto di indirizzo Blue Economy e Sviluppo Economico: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio', con cui si procede verso la costituzione della Zona Logistica Semplificata (ZLS) del Tirreno Centro-Settentrionale. Da tempo sollecitiamo la sua realizzazione, che potrebbe facilitare e dare impulso all'economia del Mare. E' quanto si legge in una nota del Segretario Generale della Fit-Cisl del Lazio, Marino Masucci, in cui si aggiunge che Il Lazio ospita il porto di Roma', quello di Civitavecchia, e quello di Fiumicino e Gaeta, che se messi in rete efficientemente, con la ZLS, possono rappresentare un fattore vitale per la tenuta economico-produttiva del territorio, oltre a costituire uno snodo logistico strategico per l'intero territorio nazionale. Vogliamo ricordare che il Lazio ha 300 chilometri di costa, e che 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. In un momento di crisi e di emergenza come quello che stiamo attraversando, prosegue il sindacalista dobbiamo più che mai ripensare e ripianificare strategicamente la connessione delle nostre arterie logistiche, tra cui quelle marittime, puntando 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, in modo tale da dare sostegno e ossigeno agli asset produttivi del territorio, tutelando e rilanciando così occupazione e competitività. Lo ribadiamo, l'economia del mare, in una Penisola come la nostra, deve essere messa in primo piano: sarebbe miope e deleterio considerarla un fattore marginale.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, Regione Lazio approva la Zona Logistica Semplificata

La Giunta dà mandato all'Adsp tirrenica di redigere entro cinque mese il documenti finale da inviare al Consiglio dei Ministri

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 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».



Fit-Cisl Lazio: "Bene percorso verso ZIs"

Redazione

ROMA Come il presidente dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale di Majo, anche il segretario generale della Fit-Cisl del Lazio, si dice soddisfatto dell'approvazione dell'atto di indirizzo Blue Economy e Sviluppo Economico: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio', con cui si procede verso la costituzione della Zona logistica semplificata del Tirreno centro-settentrionale. Da tempo -commenta il segretario Marino Masucci sollecitiamo la sua realizzazione, che potrebbe facilitare e dare impulso all'economia del mare. Il Lazio ospita il porto di Roma', quello di Civitavecchia, e quello di Fiumicino e Gaeta, che se messi in rete efficientemente, con la ZIs, possono rappresentare un fattore vitale per la tenuta economico-produttiva del territorio, oltre a costituire uno snodo logistico strategico per l'intero territorio nazionale. Vogliamo ricordare che il Lazio ha 300 chilometri di costa, e che 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. Per Masucci in un momento di crisi e di emergenza come quello che stiamo attraversando dobbiamo più che mai ripensare e ripianificare strategicamente la connessione delle nostre arterie logistiche, tra cui quelle marittime, puntando sulla valorizzazione delle potenzialità ancora inesprese. La creazione della ZIs va verso questa direzione: l'auspicio è che si continui a procedere in modo celere, in modo tale da dare sostegno e ossigeno agli asset produttivi del territorio, tutelando e rilanciando così occupazione e competitività. Lo ribadiamo -conclude il segretario Fit-Cisl Lazio- l'economia del mare, in una penisola come la nostra, deve essere messa in primo piano: sarebbe miope e deleterio considerarla un fattore marginale.



ZIs del Tirreno centro settentrionale in dirittura d'arrivo

Di Majo guiderà il Gruppo di lavoro per redigere il documento finale

Redazione

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



Primo Magazine

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

AdSP MTCS, la ZLS è in dirittura d' arrivo

GAM EDITORI

4 novembre 2020 - "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 della Giunta regionale e presentato dall' Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità, 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. E' infatti stato adottato il Documento propedeutico alla Definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale" che l' 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 del Piano 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.



«Pietro Spirito deve fare spazio ad altri alla guida del porto di Napoli»

Un incontro "importante" per informare il sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roberto Traversi, della situazione che vive il porto di Napoli. E' quello che il senatore del M5S, Vincenzo Presutto, ha organizzato e tenuto affinché venga acceso un vero e proprio riflettore sullo scalo partenopeo, soprattutto in considerazione della prossima nomina del nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. Con Pietro Spirito che ha presentato, nelle scorse settimane, la sua candidatura per un secondo mandato. Senatore cosa ha riguardato nel dettaglio l' incontro? ad "La discussione ha toccato principalmente due punti. In prima battuta si è parlato della questione che concerne l' installazione di una stazione di stoccaggio e rifornimento Gnl (gas naturali) per le navi, nella Darsena Levante a ridosso del centro abitato di Napoli Est. Andare a collocare una cisterna di quelle caratteristiche in un' area simile sarebbe una vera follia. Chi avalla un progetto come quello, non ama e rispetta le persone. Ciò che è accaduto a Beirut non è stato un film. E chi si assumerebbe la responsabilità di una cosa del genere a Napoli? In quel caso tutto sarebbe riconducibile a un nome e un cognome. Prestare attenzione a tematiche che riguardano in prima battuta i petrolieri è assurdo. E questo non depone a favore della gestione di Pietro Spirito, così come della 'Napoli Shipping Week', evento durante il quale è stata presentata l' idea della cisterna. Ne sono rimasto sconcertato, anche perché io per primo ho dato un importante contributo affinché l' iniziativa arrivasse a Napoli. Ricordo ancora la telefonata dell' avvocato Masucci, che mi chiedeva la cortesia di interagire con il Comune per portare la Genova Shipping Week nel capoluogo campano. E io mi sono mosso in quella occasione per avere un evento che valorizzasse il porto, non di certo per creare un format in cui presentare dei veri e propri attentati alla salute pubblica". Qual è stato il secondo argomento affrontato? "Il processo di nomina del nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Tirreno Centrale. E' stato chiesto di individuare una figura che abbia una competenza in materia, orientata non solo a supportare lo sviluppo del porto di Napoli dal punto di vista commerciale, ma anche capace di prestare grande attenzione alla salvaguardia ambientale. C' è bisogno di una economia sana. Bisogna scegliere persone che siano particolarmente competenti, ma che abbiano a cuore i territori per cui lavorano. Che abbiano grandi valori. E ci tengo a precisare che questo è il pensiero di tutto il gruppo M5S del Senato (ma immagino sia così anche alla Camera), a partire dalla commissione Infrastrutture, guidata dal presidente Mauro Coltorti, che monitorerà l' andamento delle nomine di tutte le **Autorità** Portuali, inclusa quella napoletana. Vogliamo persone con caratteristiche importanti ed è per questo che escludiamo un secondo mandato per Pietro Spirito. Rispetto al quale non ci sono forme di rancore personale, ma dobbiamo valutare quello che è stato fatto, ovvero nulla. La sua gestione è stata di fatto assente. E in un momento di crisi come quello della pandemia dobbiamo mettere alla guida del porto una persona che sia capace di farlo correre appena si tornerà a pieno regime. E che abbia rispetto per le vite umane. Cosa che non ha chi decide di mettere nel porto di Napoli una vera e propria bomba". Quali sono state le conclusioni dell' incontro? "Adesso il sottosegretario, con il quale ci saranno altre interlocuzioni, conosce bene quelli che sono i desiderata del M5S rispetto al porto di Napoli. Anche perché le 13 interrogazioni sono state firmate da decine e decine di parlamentari, inclusi Luigi Di Maio e Roberto Fico. L' orientamento del M5S è quello di prestare massima attenzione sulla figura del nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. E Pietro Spirito, fermo restando il massimo rispetto dal





Stylo 24

Napoli

giudizio è prettamente sul ruolo. Quando non sei in grado di portarlo avanti, bisogna fare spazio ad altri".

Port News

Bari

Bari, diritti portuali congelati

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Meridionale** ha rinviato al primo gennaio 2022 l' adeguamento dei diritti portuali previsto per il prossimo primo gennaio, lasciando quindi inalterate per tutto il 2021 le misure applicate nel 2020. Lo ha deliberato all' unanimità il Comitato di gestione dell' ente accogliendo 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 di Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia e Monopoli. L' AdSP ha sottolineato che queste nuove misure di sostegno in favore delle compagnie di navigazione seguono i provvedimenti adottati nel mese di marzo che disponevano il rinvio del pagamento dei canoni e delle concessioni demaniali marittime (del 19 marzo 2020). «Da otto mesi, ormai - ha commentato Patroni Griffi - stiamo affrontando la pandemia da coronavirus, 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».

di Redazione Port News

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

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale
 DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CARERA

4 Novembre 2020 — NEWS
Rimodulazione rimandata al 2022
Bari, diritti portuali congelati
 di Redazione Port News

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha rinviato al primo gennaio 2022 l'adeguamento dei diritti portuali previsto per il prossimo primo gennaio, lasciando quindi inalterate per tutto il 2021 le misure applicate nel 2020.

Lo ha deliberato all'unanimità il Comitato di gestione dell'ente accogliendo 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 di Bari, Barletta, Brindisi, Manfredonia e Monopoli.

L'AdSP ha sottolineato che queste nuove misure di sostegno in favore delle compagnie di navigazione seguono i provvedimenti adottati nel mese di marzo che disponevano il rinvio del pagamento dei canoni e delle concessioni demaniali marittime (del 19 marzo 2020).

«Da otto mesi, ormai - ha commentato Patroni Griffi - stiamo affrontando la pandemia da coronavirus, 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».

Ambiente [Lavoro portuale](#)
Autorità Portuali [Autorità del Mare Adriatico Meridionale](#)
Canalicchio [Canalicchio](#)
navale [Concessioni](#)
demaniali [Containership](#)
Coronavirus [Crociere](#)
Cura del ferro [Darsena](#)
Europa [Dazi](#)
Commerciali [ESPO](#)
Europa [Gigantismo](#)
navale [GNL](#)
Infrastrutture [Innovazione](#)
tecnologica [Interventi](#)
Lavoro portuale [Logistica](#)
Portuale [Porto di Livorno](#)
Porto di Piombino [Piena](#)
Riforma portuale [Riforma](#)
Delrio [Rinfuse](#)
Liquide [Rinfuse](#)
Servizi [Servizi](#)
Shipping [Shipping](#)
Stato di Livorno [Terminali](#)
portuali [Traffici](#)

La disciplina dei piani regolatori: servono ulteriori correttivi / L' intervento

Redazione

Ospitiamo un intervento di Tito Vespasiani, segretario generale dell' Autorità di Sistema Portuale del **Mare Adriatico** Meridional e (MAM) di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Come noto, l' elemento cardine della riforma portuale contenuta nel D.lgs. n. 169/2016 è stata l' istituzione delle Autorità di sistema portuale (**ADSP**) con competenza di ogni singola Autorità estesa ad una pluralità di porti (c.d. modello Autorità pluriscalo), con il conseguente superamento dell' architettura originaria di cui alla l. n. 84/94, imperniata nell' affidamento del governo dei singoli porti alle sopresse Autorità portuali (modello c.d. Autorità monoscalo). L' individuazione dei sistemi portuali in verità non è stata delineata a seguito di

analisi economico-transportistica - che avrebbe avuto una possibile analogia con i distretti produttivi ed industriali, intesi come agglomerati omogenei e/o coordinati di attività economiche - e che comunque avrebbe dovuto essere preceduta da studi articolati, ma è stata piuttosto dettata da una semplice esigenza di aggregazione per motivi geografici di porti vicini, attestandosi il sistema portuale ad un porto core, così come definito dal regolamento europeo [1], con accorpamento al porto core di altri porti no core vicini. Per poi corroborare una possibile visione integrata dei porti appartenenti al medesimo sistema portuale così delineato che si traducesse in una 'autentica politica e strategia di sistema', è stato riformato l' art. 5 della l. n. 84/94 con la nuova previsione del 'Piano regolatore di sistema' che avrebbe dovuto disciplinare l' ambito e l' assetto complessivo dei porti costituenti il sistema, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all' attività cantieristica e alle infrastrutture ferroviarie e le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate'. Naturalmente ci si è resi subito conto di aver creato un piccolo mostro, un leviatano che avrebbe scoraggiato anche i più tenaci artefici e propugnatori del mito assolutistico della pianificazione territoriale, tenuto conto anche della storia recente in cui si erano già constatate notevoli difficoltà di redazione e approvazione di piani regolatori per un porto singolo; figurarsi la fatica di Sisifo per pervenire ad una soddisfacente pianificazione condivisa per più porti, in un unico elaborato ed attraverso un' unitaria procedura. Era oltremodo necessario un correttivo che è arrivato con il d.lgs. n. 29/2017 che ha di nuovo innovato il settore attraverso la scomposizione del piano regolatore di sistema di due documenti separati: il Documento di pianificazione di sistema (d' ora in avanti DPSS) e il piano regolatore portuale (PRP) ritornato a disciplinare autonomamente ciascun porto, come nella disciplina originaria della l. n. 84/94. Il DPSS : un icorcevo? [1] Reg. (UE) n. 1315/2013 in materia di Rete trans europea dei trasporti (TEN-T) In ordine alla disciplina del DPSS, seguendo la legge di riforma, distinguiamo il suo contenuto (art. 5 comma 1-bis) dalla relativa procedura di approvazione (art 5 comma 1-quater). Il comma 1-bis del menzionato art 5, quanto ai contenuti, precisa che il DPSS: definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione; individua e perimetra le aree di interazione porto città e i collegamenti di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario; prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportune, al fine di descrivere l' assetto territoriale del sistema, nonché, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la



La disciplina dei piani regolatori: servono ulteriori correttivi / L'intervento

04 NOVEMBRE 2020 - Redazione



Organizziamo un intervento di Tito Vespasiani, segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (MAM) di cui fanno parte i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli.

Come noto, l'elemento cardine della riforma portuale contenuta nel D.lgs. n. 169/2016 è stata l'istituzione delle Autorità di sistema portuale (ADSP) con competenza di ogni singola Autorità estesa ad una pluralità di porti (c.d. modello Autorità pluriscalo), con il conseguente superamento dell'architettura originaria di cui alla l. n. 84/94, imperniata nell'affidamento del governo dei singoli porti alle sopresse Autorità portuali (modello c.d. Autorità monoscalo).

L'individuazione dei sistemi portuali in verità non è stata delineata a seguito di analisi economico-transportistica - che avrebbe avuto una possibile analogia con i distretti produttivi ed industriali, intesi come agglomerati omogenei e/o coordinati di attività economiche - e che

Iscriviti alla newsletter

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

redazione dei PRP. Le definizioni dei contenuti sono piuttosto ambigue, tra indicazioni programmatiche di indirizzo e di visione strategica (lett. a), e contenuti velatamente di pianificazione territoriale seppur a grande scala (' individuazione dei collegamenti di ultimo miglio , contenuti sistemici di pianificazione



Ship Mag

Bari

, descrizione dell' assetto territoriale del sistema '), tralasciando di commentare espressioni del tutto improprie, quali quelle relative alla identificazione delle ' norme e procedure per la redazione dei PRP ', quando detta disciplina è già stabilita direttamente dalla legge e dalla linee guida del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Gli intenti del legislatore sono verosimilmente quelli di pervenire alla redazione di un documento snello da parte di ciascuna Autorità, che indichi in particolare la situazione reale e la previsione della domanda di trasporto marittimo con riferimento ai porti del sistema, l' identificazione dell' hinterland economico degli stessi, le esigenze dei distretti produttivi e dei bacini di consumo che fanno capo agli scali marittimi; le esigenze conseguenti di nuova pianificazione territoriale rispetto a quella vigente allo scopo di fornire, attraverso linee di indirizzo, una risposta infrastrutturale accettabile alle anzidette analisi economico-transportistiche; le sinergie possibili di sistema; in buona sostanza, un documento propedeutico e preparatorio ai singoli PRP. Tuttavia le ambiguità semantiche e lessicali sono presenti e ciò induce ad esempio organi regionali a porsi il problema se, valutando prima facie il DPSS quale piano territoriale quadro sotto mentite spoglie, sia necessaria o meno una procedura di VAS o una autorizzazione paesaggistica, non risultando palesemente sufficiente la denominazione formale di ' documento ' per la definitiva 'evasione' del DPSS dal novero degli strumenti di pianificazione territoriale. Interessante comunque la precisazione di cui all' art 5 1-ter, laddove è stabilito che le aree individuate con funzione di interazione porto-città saranno poi disciplinate direttamente dalle amministrazioni comunali, previo parere delle **ADSP**; del che se ne deduce che uno degli elementi essenziali del DPSS è proprio la demarcazione del confine tra aree operative portuali e aree cerniera porto-città, queste ultime suscettibili di prevalenti utilizzazioni sociali, culturali, ricreative e turistiche. Si tratta di opportuna semplificazione della pianificazione portuale attraverso la quale l' **ADSP** sceglie di demandare alla civica amministrazione la pianificazione della porzione di demanio portuale non direttamente interessata dalla vita operativa portuale. Peccato poi (e lo vedremo in seguito) che il PRP al quale sarebbe demandata la pianificazione delle aree operative, ai sensi dell' art. 5 comma 2-quater dovrebbe essere adottato dal comitato di gestione , ' previa intesa con i Comuni territorialmente interessati, con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate alle funzioni di interazione porto-città .' Si tratta evidentemente di un errore che deve assolutamente essere rimosso: una volta definite le aree di interazione porto-città, e di conseguenza individuate le aree operative soggette al PRP, non si comprende come il Comune possa esprimersi sul PRP per aspetti che non rientrano più nel medesimo PRP. La procedura di approvazione del DPSS, documento snello e sintetico nelle intenzioni del legislatore, diversamente da quanto si poteva immaginare, è invece risultato macchinoso e abbastanza confuso . Con il tradizionale ossequio all' italico policentrismo decisionale, si è voluto creare un iter che, per non scontentare nessuno, ha coinvolto inopportunamente numerosi soggetti territoriali che non hanno competenze specifiche in materia di logistica ed economia dei trasporti. L' art. 5 comma 1-ter prevede infatti che il DPSS è : sottoposto al previo parere dei comuni territorialmente interessati; adottato dal comitato di gestione e approvato nei successivi 60 giorni dalla Regione, previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti (d' ora in avanti MIT) che si esprime, sentita la conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema di cui all' art. 11 ter della l.84/94, (ed in genere sentito, per un parere facoltativo, il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici) In definitiva , immaginando che i porti interessino il territorio di 5 Comuni, i soggetti interessati dal procedimento sono in totale ben 9 (5 Comuni, MIT, Regione, Conferenza nazionale di coordinamento, Consiglio superiore), oltre alla proponente Autorità, tralasciando per carità di patria la situazione ancora più complessa in cui la circoscrizione del sistema portuale è ricompresa in più Regioni . E tutto ciò per un semplice documento economico-strategico che stabilisce soltanto indirizzi generali per la pianificazione rinviata alla stesura dei PRP. Un tentativo di semplificazione procedurale, piuttosto goffo in verità, risulta indicato nel comma 1-quinquies laddove è previsto che il MIT possa convocare una conferenza dei servizi ai sensi dell' art. 14-quater della l. n. 241/90 per ottenere l' intesa con

la Regione o con le Regioni interessate. Ma anche qui si è fatta un po' di confusione: se si attribuisce alla Regione la competenza ad emettere l'atto finale di approvazione del DPSS (anche in questo caso si è voluta creare una simmetria con l'atto finale di approvazione dei piani regolatori portuali, simmetria inutile e incongrua, posto



Ship Mag

Bari

che il DPSS non sembrerebbe nelle intenzioni del legislatore svolgere il ruolo di atto pianificazione territoriale in senso stretto), non si comprende come mai sia previsto che la conferenza dei servizi debba essere convocata dal MIT che non è titolare del potere di approvazione finale, venendosi conseguentemente a determinare i presupposti per duplicazioni e lungaggini. Non è poi chiaro: quale organo del Comune debba pronunciarsi. Ovviamente se si dovesse ritenere che il DPSS abbia anche un contenuto 'minimo' di pianificazione territoriale, detto documento dovrebbe essere posto all'attenzione del dominus della pianificazione territoriale comunale, cioè il Consiglio comunale. Ma se tale assunto non fosse fondato, come si ritiene a rigore di logica, nonostante le incertezze sopra evidenziate, sarebbe sufficiente una deliberazione di Giunta. Se si possa configurare il silenzio assenso in caso di decorrenza del termine dei 45 giorni: si ritiene di sì, in quanto il ruolo del Comune in questa fase procedimentale è quello inquadrabile nella funzione meramente consultiva, alla luce delle disposizioni di cui alla l. n. 241/90. Che cosa succede in situazione di dissenso tra Comuni su parti generali del documento; trattandosi di funzione consultiva obbligatoria ma non vincolante, sarà l'autorità procedente a dirimere le questioni, motivandone necessariamente le finali determinazioni; Se il documento debba essere sottoposto a VAS o autorizzazione paesaggistica; una volta chiarito definitivamente che il DPSS non è un piano territoriale, la risposta negativa sarebbe scontata. In sostanza l'armamentario è piuttosto barocco che non consente in tempi rapidi l'approvazione di un documento, senza la quale non si potrebbe passare alla fase successiva, quella che poi effettivamente conta, quella cioè dell'avvio della elaborazione dei piani regolatori portuali. Non a caso, a quasi quattro anni dalla riforma, e alla vigilia della scadenza del primo mandato quadriennale dei Presidenti delle **ADSP**, risulta che soltanto il DPSS dell'Autorità Mar Ligure orientale (La Spezia e Marina di Carrara) e quello dell'**ADSP** del **Mare Adriatico Meridionale** (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli) sono stati approvati in via definitiva. Bilancio in verità modesto, per un atto semplicemente propedeutico. Urge a questo punto una riforma urgente incardinata sui seguenti punti: Definizione legislativa espressa che il DPSS non è strumento di pianificazione territoriale e dunque non va sottoposto a VAS e autorizzazione paesaggistica, attraverso eventualmente una nuova e più opportuna definizione/semplificazione dei suoi contenuti. Chiarimento della natura di documento strategico, che indichi per sommi capi la missione e gli obiettivi del piano, lo scenario strategico ed economico, gli indirizzi generali di pianificazione. Definizione da parte del MIT di linee guida per la redazione di modelli standard di DPSS; Procedura approvativa rapida che si articoli in 3 fasi: elaborazione del Documento da parte dell'**ADSP** e consultazione dei Comuni e della Regione per acquisire contributi di idee, proposte e valutazioni; adozione del Comitato di gestione, ove è assicurato - e andrebbe viepiù valorizzato - il raccordo con Regione e amministrazioni locali, stante la composizione dell'organo collegiale di governo del porto al quale è demandata l'adozione; entro 60 giorni dall'inoltro, approvazione del MIT che dovrà verificare se il documento sia coerente con le auspiccate linee guida e con i cardini della politica trasportistica e logistica nazionale. Il PRP, una riforma mancata Per quanto riguarda il PRP da redigere per ciascun porto, non vi sono stati elementi di particolare novità, a parte l'innovazione, poi inopinatamente in parte contraddetta, relativa alla disciplina delle aree a vocazione urbana che vengono stralciate dal PRP e rimesse alla disciplina urbanistica comunale ordinaria; si rimanda a quanto sopra eccetto in ordine alla necessaria riforma del punto laddove, nell'ambito della procedura di adozione del PRP è prevista l'intesa del Comune, esclusivamente sulle aree di interazione porto-città che però non dovrebbero più essere disciplinate dal PRP. Viene poi confermato che; il PRP deve essere sottoposto al Consiglio superiore dei Lavori pubblici che dovrebbe esprimersi entro 90 giorni (senza che sia chiarito il valore del silenzio in caso di superamento di detto termine). Il PRP sia approvato dalla Regione interessata entro 45 giorni, una volta conclusa la procedura di VAS. Poche novità quindi su iter approvativo e contenuti, rispetto all'originaria definizione risalente alla prima stesura della l. n. 84/94. Quanto alla natura del PRP, non sembra inopportuno ricordare un po' di storia dell'istituto. La prima

disciplina organica dei PRP fu introdotta dalla Legge 20 agosto 1921, n. 1177; lo strumento era il presupposto per rendere obbligatoria la ripartizione delle spese tra Stato ed Enti locali, in base alla classificazione dei porti di cui all' art. 13 del R.D 2 aprile 1885 n. 3095 (norma indirettamente ancora in vigore perché la nuova classificazione dei porti prefigurata



Ship Mag

Bari

dall' art. 4 della l. 84/94 non è mai stata attuata). Per quanto attiene alle procedure approvative, la l. n. 1246/1961 prevedeva che i piani regolatori dei porti iscritti nella II e III classe della seconda categoria sarebbero stati approvati con decreto del Ministero per i lavori pubblici di concerto con il Ministero della Marina mercantile, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Al di là del nome che farebbe pensare ad uno strumento di pianificazione territoriale, il PRP era uno strumento di programmazione delle opere, di indicazione geometrica dello sviluppo dell' infrastruttura portuale, ma spesso senza specificazione delle destinazioni d' uso, senza esplicitazione delle norme tecniche attuative, senza indicazione di standard edificatori per opere pubbliche e private; del resto nel 1921 la materia della pianificazione territoriale era ancora molto approssimativa, in quanto soltanto con la l. n. 765/1967 (c.d. legge ponte) e con l' emanazione del d.m. n. 144/1968 furono introdotti - con chiari contenuti e precisi parametri applicativi - i concetti di destinazione d' uso, zona omogenea ecc., integrando le norme della disciplina urbanistica generale di cui alla l. n. 1150/1942. Soltanto con la riforma portuale di cui alla l. n. 84/94, il PRP assume la funzione di piano territoriale a tutti gli effetti, stante il contenuto riportato nell' art. 5 ove è stabilito che il PRP individua inter alia ' caratteristiche e destinazione funzionale delle aree interessate '; quindi, oggi a tutti gli effetti, strumento di pianificazione territoriale, da considerare atipico (in quanto non riconducibile ad altre categorie [2]). Stando all' attuale definizione legislativa e alle più recenti Linee guida del Consiglio superiore dei Lavori pubblici (ed. marzo 2017), il PRP definisce gli assetti e i requisiti prestazionali delle opere e delle aree destinate alle funzioni propriamente portuali: le opere marittime di grande infrastrutturazione, quali i canali di accesso, le dighe foranee di difesa, le darsene, i bacini, le banchine e i terminal attrezzati, in buona sostanza il disegno geometrico e batimetrico del porto; gli assi di collegamento viario e ferroviario, come già individuati dal DPSS; le aree destinate alle attività commerciali e crocieristiche, al diporto, alla produzione industriale, alla cantieristica e alla logistica; Uno degli elementi di criticità applicativa riguarda la disposizione contenuta nell' art.5 comma 2-sexies, laddove è detto che il PRP non può contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti [3] . Anche nella recente riforma si è persa una occasione per superare questa rigidità: o il PRP è una sorta di Piano particolareggiato esecutivo che risponde alle vincolanti previsioni del Piano regolatore generale (oggi Piano strutturale) della città, ma a questo punto non se ne comprende l' importanza e il contenuto strategico ed innovativo e contraddice financo le finalità e i contenuti suggeriti dalla linee guida, oppure è qualcosa di più significativo e di più pregante, ma allora l' **ADSP** non potrebbe mai esercitare a fondo il proprio ruolo di autonomo regolatore dello sviluppo strategico portuale, stante il vincolo insuperabile della pianificazione urbanistica vigente. Si potrebbe pensare di individuare percorsi e modelli cooperativi tra **ADSP** e Comuni al fine di consentire la possibilità di redigere PRP non conformi, parallelamente a coerenti modifiche della strumentazione urbanistica, ma vi è sempre l' insidia delle conseguenze nefaste della divaricazione procedimentale a doppio binario, con possibile effetto finale di inconcludenza. Anche in questo caso si palesa la necessità di ulteriore modifica al vigente testo legislativo ed avere il coraggio di superare il vincolo esistente della strumentazione comunale, valorizzando appieno l' innovazione inserita nella più recente riforma con l' introduzione del DPSS. Una volta infatti approvato il DPSS, ogni porto avrà una linea rossa di demarcazione che separa le aree operative da quelle non suscettibili di attività strettamente portuali : la disciplina della seconda viene rimessa al Comune che interviene su parere dell' Autorità per gli aspetti demaniali. [2] Le linee guida per la redazione dei PRP ed. 2004 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici avvicinano il piano regolatore al piano strutturale previsto da molte leggi urbanistiche regionali, con prevalente funzione di indirizzo strategico. Anche le linee guida ed. 2017 confermano la necessità di una pianificazione di tipo strategico. [3] In particolare il riferimento è alla strumentazione di pianificazione generale della città che disciplina l' intero territorio comunale, a partire dall' entrata in vigore dell' art. 10 della l. n. 765/1967 (c.d. legge ponte), il quale, modificando l' art. 31 , 2° comma della l.n. 1150/1942, ha statuito che la potestà pianificatoria del Comune si estende a

tutto il territorio comunale, compresi gli ambiti portuali e che in via ordinaria l' edilizia pubblica e quella privata devono conformarsi alla anzidetta disciplina comunale nelle modalità previste dalla legge (oggi dpr n. 383/94 per le opere



Ship Mag

Bari

pubbliche, dpr n. 380/2001 per le opere private). Da evidenziare che nessuno dei testi normativi citati richiede che sia verificata la conformità delle opere alle prescrizioni del PRP, che di fatto, prima della l. n. 84/94 non esistevano o non erano meramente indicative. A questo punto sarebbe opportuna una modifica legislativa che chiarisca definitivamente, superando l'errore di cui all' art. 5 comma 2-quater, già evidenziato nel paragrafo dedicato al DPSS, che soltanto le aree operative sono disciplinate dal PRP, da adottarsi previo parere (non vincolante) del Comune, per parallelismo alla disciplina delle aree portuali di interazione porto-città - e quindi non operative - che sono già disciplinate dal Comune previo parere (sarebbe da precisare: non vincolante) dell' **ADSP**. Soltanto in questo modo potrebbe esplicitarsi una 'sana' autonomia dell' Ente preposto allo sviluppo portuale che è chiamato molto spesso a rispondere e a soddisfare esigenze rapidamente mutevoli con necessità di immediate risposte. Si supererebbero peraltro situazioni di impasse o di cristallizzazione di posizioni, nel caso in cui non si potesse pervenire ad una intesa **ADSP**-Comune. Si potrebbe obiettare che la soluzione ipotizzata arrecherebbe un vulnus alla potestà pianificatoria del Comune? No di certo, perché: Il PRP è già subordinato a strumentazioni sovraordinate di livello nazionale ed addirittura eurounionale, e risponde alle specifiche esigenze dello sviluppo dei traffici e degli operatori; è adottato dal Comitato in cui c'è il rappresentante designato dal Comune; e' approvato in via definitiva dalla Regione che potrebbe vagliare opportunamente se eventuali scelte divergenti dal parere non vincolante del Comune siano state effettivamente ben motivate, e che comunque potrebbe operare una ponderazione degli interessi in caso di situazioni confliggenti. Nella pianificazione sarà opportuno introdurre il massimo della flessibilità, fornire strumenti non eccessivamente vincolanti, introdurre norme tecniche attuative semplici e chiare in base al principio brevitas, clare loqui. Sull' aspetto flessibilità insistono comunque le linee guida ed. marzo 2017, laddove viene suggerito che il PRP non debba irrigidire i propri contenuti con scelte di natura progettuale, debba invece individuare i requisiti prestazionali (strutturali, funzionali e ambientali) che dovranno essere soddisfatti dai progetti delle opere sottese al PRP (4), né si reputa opportuno individuare destinazioni d' uso troppo specifiche, ma far riferimento a famiglie di destinazioni d' uso compatibili, il tutto nel quadro delle dinamiche dell' economia marittima e portuale. Particolare rilievo infine poi hanno alcune recentissime sentenze del TAR Toscana [5] che hanno stabilito condivisibili principi in materia di pianificazione portuale che di seguito si riportano: la previsione di piani attuativi del PRP non è ammissibile, in quanto non disciplinata dalla legge; nemmeno le NTA di un PRP potrebbero rinviare a strumenti attuativi di secondo livello, non contemplati dal legislatore; Il PRP ha oggetto e finalità diversi da un ordinario strumento di pianificazione territoriale: la pianificazione urbanistica ha la funzione di disciplinare l' ordinato sviluppo dell' assetto del territorio comunale; il PRP ha la funzione di tutelare un diverso pubblico interesse, quello al corretto svolgimento e sviluppo dei traffici navali nel porto e, pertanto, trova unica e compiuta disciplina nell' ambito della legislazione marittima, e in particolare nella l. n. 84/94, che costituisce unica fonte per la disciplina dell' assetto dei porti. [4] Ovviamente non spetta al piano per esempio indicare la precisa area di sedime di una edificazione possibile, non spetta al piano la collocazione a scala centimetrica delle opere, la individuazione di tutto ciò che rende funzionale un porto ma che non è riconducibile alla grande infrastrutturazione; spetta al piano invece definire l' assetto geometrico delle banchine e le funzioni essenziali di esse. [5] TAR Toscana n. 00580/2020 e n. 00622/2020 entrambe in data 03.11.2020. Le ultime new entry nell' ordinamento di pianificazione portuale: La Variante stralcio (VS), la Variante localizzata (VL), l' Adeguamento tecnico funzionale (ATF) La riforma di cui al D.Lgs. n. 169/2016 ha introdotto tre strumenti di variazione parziale dei PRP, due (la VS e l' ATF) stabili, ed uno (la VL) da utilizzare in via temporanea entro un limitato periodo transitorio. Dopo un' articolata elaborazione della prassi del Consiglio superiore dei lavori pubblici è stata portata a livello normativo la distinzione di due fattispecie diverse: la modifica sostanziale e quella non sostanziale; la prima rende necessaria la variante, la seconda legittima il ricorso al più semplificato procedimento denominato ATF. L' innovazione normativa

trae origine da una lunga elaborazione da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici che aveva costruito la categoria dell' ATF [6] . Secondo le più recenti linee guida (ed. marzo 2017) del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è possibile utilizzare la procedura di ATF nei seguenti casi, purchè



Ship Mag

Bari

non siano alterate in modo sostanziale la struttura del Piano vigente in termini di obiettivi e le scelte strategiche: per modifiche che non alterano in modo sostanziale l'assetto infrastrutturale del PRP con riguardo agli assetti planobatimetrici; per modifiche che non alterano in modo sostanziale la caratterizzazione sostanziale delle aree portuali. In tutti gli altri casi è necessaria la VS. Recentemente con il DL n. 76/2020 (c.d. Semplificazioni) è stato introdotto un ulteriore alleggerimento procedurale (nuovo art. 5 comma 5) in quanto è precisato che l'ATF deve essere adottato dal Comitato di gestione, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune, con riferimento esclusivo alle aree destinate a funzioni di interazioni porto città; è successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici che si esprime entro 45 giorni; decorso tale termine il parere si intende espresso positivamente. Il procedimento di VS resta invece ancorato al tradizionale iter che caratterizza il PRP, in quanto si richiamano integralmente le disposizioni previste per l'approvazione del PRP, che prevedono l'intesa preventiva con il Comune. [6] L'ATF costituisce la 'cristallizzazione' in norma di legge di una prassi tecnico amministrativa che ha trovato indirizzo procedimentale sin dal voto n. 44/1999 dell'Assemblea generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per poi consolidarsi definitivamente con il voto n. 93/2009 del medesimo organo tecnico consultivo. Su questi aspetti, ed anche per la più rapida procedura di ATF, resta il dubbio se sia opportuno il coinvolgimento del Comune per aspetti (interazione porto-città) che non possono essere più disciplinate dal PRP, e conseguentemente dalle sue modifiche VS e ATF; al riguardo si ribadisce l'opportunità che, in prospettiva di una riforma legislativa, come si è già proposto sopra per i PRP, anche per le modifiche (e ciò a maggior ragione) i rapporti con il Comune siano definiti attraverso la richiesta di un parere (non vincolante), trattandosi di disciplina di aree operative, parere che l'ADSP saprà valorizzare al meglio e che gli organi responsabili delle funzioni consultive e delle competenze approvative finali, saranno in grado di vagliare nel caso in cui l'ADSP intenderà disattenderlo. Da un ultimo, una brevissima osservazione sulla VL. La riforma di cui al D.Lgs. n.169/2017 contiene alcune disposizioni transitorie e finali che non sono entrate e nel corpus della L. n. 84/94 [7] e tra queste l'art. 22 comma 6 che ha introdotto la possibilità fino al 31 dicembre 2019 (oggi fino al 31 dicembre 2022) di ammettere varianti localizzate ai PRP vigenti, nelle more dell'approvazione del Piano regolatore di sistema, purchè: gli interventi siano considerati improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto, influisce sul corretto utilizzo dei fondi nazionali ed europei; siano finalizzate la qualificazione del funzionale del porto; siano sottoposte al medesimo procedimento di approvazione del PRP. Con questo articolo sembra che intento del legislatore sia quello di incentivare l'adozione della nuova strumentazione di programmazione territoriale della riforma, prevedendo uno stretto periodo transitorio per proporre varianti ai previgenti PRP, trascorso il quale, o si hanno i PRP di nuova generazione, o non si possono più apportare varianti. Si ritiene che la norma sia del tutto inopportuna, perché non tiene conto in primis della durata necessaria per adottare ed approvare prima il DPSS e poi i singoli PRP (tant'è che per ben due volte il legislatore è intervenuto per disporre proroghe del termine, e si ritiene che su questo aspetto probabilmente non sarà finita!). Poi non si è tenuto conto del fatto che alcune Autorità, prima della riforma, erano riuscite a completare l'iter approvativo del PRP; che accade in questo caso? Ci si deve sobbarcare comunque la fatica di un nuovo iter e consumare risorse significative (nonostante il vigente PRP non sia per nulla obsoleto e risponda alle esigenze), perché poi, in caso di futura necessità, lo strumento non potrebbe essere variato con una VS! Possiamo dire che quest'ultima new entry del panorama è quella meno riuscita, auspicando che il legislatore ritorni sui suoi passi, attribuendo sempre la possibilità di apportare VS o ATF a tutti i piani vigenti. Sarebbe questo un fattore di massima chiarezza e di facilitazione del lavoro, nel superamento di astrazioni ideologiche e barocchismi procedurali. [7] Anche questo fatto è piuttosto bizzarro; così si costringono gli operatori a continue ricorrenze dei testi normativi, vanificandosi gli intenti di redazione di testi unici organici. di Tito Vespasiani, segretario



Online Alle 10,30

Sviluppo sostenibile, la sfida per Taranto e l' area portuale

Prospettive future, energie rinnovabili, progetti in grado di favorire lo sviluppo di un' area strategica per la nostra regione come quella portuale di Taranto. Sono solo alcuni dei temi che saranno affrontati nell' incontro online in programma dalle 10,30 alle 12,30 (live streaming su youtube <https://youtu.be/vrceZ0L8A4A>) su Taranto smart - green port nuovi scenari di sviluppo sostenibile ed efficientamento energetico nel **porto** di Taranto. Interverranno tra gli altri Mario Turco, sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri; Lorenzo Ferrara, presidente Dipar della Puglia; Massimo La Scala, professore del dipartimento di Elettrotecnica ed elettronica del Politecnico di Bari. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Shipping Italy

Taranto

Gts Rail prepara un nuovo treno container per Cma Cgm dal porto di Taranto

Quello appena andato in scena fra il porto di Taranto, Bari e Jesi grazie a Gts Rail è stato un primo servizio intermodale sperimentale per il trasporto di container che l'impresa ferroviaria pugliese ha effettuato per conto della compagnia di navigazione Cma Cgm. Non sarà, però, un servizio spot perché, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, l'obiettivo è quello di rendere questa relazione ferroviaria stabile già dalle prossime settimane con due circolazioni ogni sette giorni. L'avvio di un nuovo treno container sarà reso competitivo, e quindi possibile, soprattutto grazie al nuovo raccordo ferroviario diretto dal porto di Taranto alla rete nazionale che dovrebbe essere operativamente inaugurato tra un mese.



Quello appena andato in scena fra il porto di Taranto, Bari e Jesi grazie a Gts Rail è stato un primo servizio intermodale sperimentale per il trasporto di container che l'impresa ferroviaria pugliese ha effettuato per conto della compagnia di navigazione Cma Cgm.

Non sarà, però, un servizio spot perché, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, l'obiettivo è quello di rendere questa relazione ferroviaria stabile già dalle prossime settimane con due circolazioni ogni sette giorni.

Una struttura tutt' altro che secondaria tra gli scali gestiti dall' Autorità di sistema dello Stretto

Gli ambiziosi piani sul Porto di Milazzo carta vincente per rilanciare il territorio

Tra le principali direttrici di crescita, il traffico turistico, la nautica da diporto e i grandi yacht

MILAZZO (ME) - Con la sua posizione strategica, i suoi duemila metri di banchine e dodici accosti, il porto di Milazzo è tutt' altro che secondario tra gli scali dell' Adsp dello Stretto. Nel 2019 sono stati movimentati 18 milioni 590 mila tonnellate di merci di cui 17 milioni 736 mila di petrolio grezzo e un milione 309 mila passeggeri. Un' attività, quindi, che ruota principalmente attorno al polo industriale e ai flussi verso le Isole Eolie, ma per il futuro serve un piano strategico che garantisca lo sviluppo dell' infrastruttura in funzione della domanda di nuovi servizi. Nel corso del confronto tra il presidente dell' Adsp Mario Mega e il neo sindaco di Milazzo, Giuseppe Midili, sono emerse alcune peculiarità dello scalo mamertino da considerare nei piani a medio e lungo termine. Non secondaria, per il primo cittadino, la realizzazione di infrastrutture viarie indipendenti di collegamento con il porto. Tra gli interventi in corso di realizzazione ci sono le banchine da completare (sette milioni di euro e lavori affidati) e il dragaggio dei fondali operativi (circa 6 milioni di euro e lavori affidati ma non avviati). Le nuove direttrici di sviluppo, come è stato rilevato, vanno verso il traffico turistico, la nautica da diporto, i grandi yacht, con Milazzo che potrebbe diventare un importante riferimento di questo segmento. Sollecitati inoltre dal primo cittadino gli interventi per rafforzare il ruolo strategico che la Città del Capo ha nel transito da e per le isole Eolie e, in tale ottica, è stata chiesta una diversa dislocazione del terminal e l' individuazione di un' area da destinare a parcheggio proprio per i vacanzieri che devono imbarcarsi. Sembra necessaria quindi una ridefinizione di aree e spazi per dare più respiro ai settori in crescita. Questo è quello che già preannuncia il Piano operativo triennale 2020/2022 dell' Adsp, approvato ad agosto, nelle azioni strategiche di medio e lungo periodo per il porto di Milazzo. Si prevede così la realizzazione di un nuovo bacino a Nord dove trasferire tutte le attività diportistiche che attualmente vengono svolte sul Molo Marullo. Il nuovo bacino dovrà essere dimensionato non soltanto per trasferire la concessione, ma anche per accogliere nuovi posti barca e i terminal per le minicrociere per le Isole Eolie. In questo modo all' interno del bacino potranno essere riposizionati, potenziandoli, gli ormeggi per i mezzi veloci per le isole e si potrà intervenire per l' ampliamento del terminal passeggeri. La creazione del nuovo bacino dedicato esclusivamente al diporto consentirà di creare un ambito di waterfront dedicato all' ospitalità turistica liberamente fruibile anche dai cittadini. Le principali funzioni portuali di tipo amministrativo, ora insediate nei locali alla radice del Molo Marullo, dovrebbero poi essere trasferite in un nuovo centro direzionale a servizio del porto e della Città, realizzato recuperando il complesso dei Molini Lo Presti (anche sei ma ci sono i vincoli posti della Soprintendenza e dalla Regione che potrebbero essere superati dal Comune con una variante al Prg). "Il collegamento del nuovo Centro direzionale con il porto - si legge nel Pot - completerebbe la riqualificazione del waterfront portuale, consentendo di far convivere le attività amministrative con quelle urbane in un contesto integrato con la possibilità di insediare attività con finalità commerciale e turistico -ricreativo. Le funzioni commerciali dovrebbero continuare a svolgersi presso la banchina XXV luglio, nella conformazione complessiva in via di completamento, e nelle aree adiacenti da destinare alla logistica portuale".



Quotidiano di Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Nel Piano non si dimenticano gli interventi sulle infrastrutture stradali. "Per rendere efficace la riorganizzazione portuale dovrà essere individuata una nuova viabilità di collegamento dedicata che consenta di raggiungere il porto con facilità e senza interferenze con il traffico urbano e collegando nel contempo le aree retroportuali individuate nella Zes ubicata presso l' agglomerato industriale di Giammoro".

Porti, 54mln di euro di investimenti a Palermo da parte del Mit

Twitter "Un investimento imponente di risorse del MIT, quasi 54 milioni per riqualificare il porto di **Palermo** e potenziare tutte le sue vocazioni, non solo quella turistica e commerciale, ma anche quella industriale". Sono le parole della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, che commenta le nuove opere annunciate dall' **Autorità Portuale** di **Palermo**: un rinnovato terminal aliscafi per le isole Eolie e Ustica, la nuova banchina Sammuzzo, il parcheggio a servizio di Capitaneria e Dogana, il mooring dolphin in testata del Molo Vittorio Veneto, l' avvio della a riqualificazione del Molo Trapezoidale con l' incremento dell' occupazione del terminal. "Gli interventi presentati dall' **Autorità** di sistema **portuale** del mare di Sicilia occidentale vanno nella direzione strategica indicata dal Ministero - continua De Micheli - quella del rafforzamento competitivo di tutta la portualità italiana che abbiamo inserito nel piano Italia Veloce. In un paese collocato al centro del Mediterraneo come il nostro, con i due terzi dei confini a coste, possiamo considerarci un grande hub naturale. Le merci che viaggeranno via mare nei prossimi anni sono destinate ad aumentare nel Mediterraneo, si stima fino a un volume di 450 miliardi di euro. Dobbiamo farci trovare pronti perché la valorizzazione dei nostri porti sarà una delle chiavi per l' uscita dalla crisi economica causata dalla pandemia". "Voglio complimentarmi con l' **Autorità** di sistema **portuale** del mare di Sicilia occidentale e con il presidente Monti - conclude De Micheli - per lo sforzo compiuto e i progetti che ridisegneranno il volto del terminal siciliano".



Il governo italiano ripristina restrizioni alle attività crocieristiche analoghe a quelle adottate ad agosto

Aggiornate le linee guida per la gestione dell' emergenza epidemiologica da coronavirus a bordo delle navi Il nuovo decreto del presidente del Consiglio dei ministri per fronteggiare la crisi sanitaria causata dalla pandemia di Covid-19, che è stato firmato oggi dal premier Giuseppe Conte, prevede per il settore crocieristico provvedimenti analoghi a quelli adottati lo scorso agosto per rimettere in moto un settore che era stato fermato a marzo (del 20 marzo e 10 agosto 2020). Le nuove disposizioni governative prevedono che i servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto di specifiche linee guida per la gestione dell' emergenza epidemiologica da coronavirus a bordo delle navi da crociera allegate al decreto. Inoltre il decreto consente alle navi di bandiera estera impiegate in servizi di crociera l' ingresso nei porti italiani nel caso in cui queste ultime provengano da porti di scalo situati in Stati o territori di cui agli elenchi A, B e C dell' allegato 20 relativo agli spostamenti da e per l' estero. L' elenco A include Repubblica di San Marino e Stato della Città del Vaticano. L' elenco B comprende Austria, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca (incluse isole Faer Oer e Groenlandia), Estonia, Finlandia, Germania, Grecia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Polonia, Portogallo (incluse Azzorre e Madeira), Slovacchia, Slovenia, Svezia, Ungheria, Islanda, Liechtenstein, Norvegia (incluse isole Svalbard e Jan Mayen), Svizzera, Andorra e Principato di Monaco. Nell' elenco C figurano Belgio, Francia (inclusi Guadalupa, Martinica, Guyana, Riunione, Mayotte ed esclusi altri territori situati al di fuori del continente europeo), Paesi Bassi (esclusi territori situati al di fuori del continente europeo), Repubblica Ceca, Spagna (inclusi territori nel continente africano), Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord (inclusi isole del Canale, Gibilterra, isola di Man e basi britanniche nell' isola di Cipro ed esclusi i territori al di fuori del continente europeo). Inoltre è previsto che tutti i passeggeri imbarcati sulle navi di bandiera estera non abbiano soggiornato o transitato nei quattordici giorni anteriori all' ingresso nel porto italiano in Stati o territori di cui agli elenchi D (Australia, Canada, Georgia, Giappone, Nuova Zelanda, Romania, Russia, Repubblica di Corea, Thailandia, Tunisia e Uruguay), E (tutti gli Stati e territori non espressamente indicati in altro elenco) ed F (a decorrere dal 9 luglio 2020: Armenia, Bahrein, Bangladesh, Bosnia Erzegovina, Brasile, Cile, Kuwait, Macedonia del nord, Moldova, Oman, Panama, Perù, Repubblica dominicana; a decorrere dal 16 luglio 2020: Kosovo, Montenegro; a decorrere dal 13 agosto 2020: Colombia). Inoltre gli scali sono consentiti solo negli Stati e territori di cui agli elenchi A, B e C e sono vietate le escursioni libere, per le quali i servizi della crociera non possono adottare specifiche misure di prevenzione dal contagio.



Il governo italiano ripristina restrizioni alle attività crocieristiche analoghe a quelle adottate ad agosto

Aggiornate le linee guida per la gestione all'emergenza epidemiologica da coronavirus a bordo delle navi

Il nuovo decreto del presidente del Consiglio dei ministri per fronteggiare la crisi sanitaria causata dalla pandemia di Covid-19, che è stato firmato oggi dal premier Giuseppe Conte, prevede per il settore crocieristico provvedimenti analoghi a quelli adottati lo scorso agosto per rimettere in moto un settore che era stato fermato a marzo (del 20 marzo e 10 agosto 2020). Le nuove disposizioni governative prevedono che i servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto di specifiche linee guida per la gestione dell'emergenza epidemiologica da coronavirus a bordo delle navi da crociera allegate al decreto.

Inoltre il decreto consente alle navi di bandiera estera impiegate in servizi di crociera l'ingresso nei porti italiani nel caso in cui queste ultime provengano da porti di scalo situati in Stati o territori di cui agli elenchi A, B e C dell'allegato 20 relativo agli spostamenti da e per l'estero. L'elenco A include Repubblica di San Marino e Stato della Città del Vaticano. L'elenco B comprende Austria, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca (incluse isole Faer Oer e Groenlandia), Estonia, Finlandia, Germania, Grecia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Polonia, Portogallo (incluse Azzorre e Madeira), Slovacchia, Slovenia, Svezia, Ungheria, Islanda, Liechtenstein, Norvegia (incluse isole Svalbard e Jan Mayen), Svizzera, Andorra e Principato di Monaco. Nell'elenco C figurano Belgio, Francia (inclusi Guadalupa, Martinica, Guyana, Riunione, Mayotte ed esclusi altri territori situati al di fuori del continente europeo), Paesi Bassi (esclusi territori situati al di fuori del continente europeo), Repubblica Ceca, Spagna (inclusi territori nel continente africano), Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del nord (inclusi isole del Canale, Gibilterra, isola di Man e basi britanniche nell'isola di Cipro ed esclusi i territori al di fuori del continente europeo).

Inoltre è previsto che tutti i passeggeri imbarcati sulle navi di bandiera estera non abbiano soggiornato o transitato nei quattordici giorni anteriori all'ingresso nel porto italiano in Stati o territori di cui agli elenchi D (Australia, Canada, Georgia, Giappone, Nuova Zelanda, Romania, Russia, Repubblica di Corea, Thailandia, Tunisia e Uruguay), E (tutti gli Stati e territori non espressamente indicati in altro elenco) ed F (a decorrere dal 9 luglio 2020: Armenia, Bahrein, Bangladesh, Bosnia Erzegovina, Brasile, Cile, Kuwait, Macedonia del nord, Moldova, Oman, Panama, Perù, Repubblica dominicana; a decorrere dal 16 luglio 2020: Kosovo, Montenegro; a decorrere dal 13 agosto 2020: Colombia). Inoltre gli scali sono consentiti solo negli Stati e territori di cui agli elenchi A, B e C e sono vietate le escursioni libere, per le quali i servizi della crociera non possono adottare specifiche misure di prevenzione dal contagio.

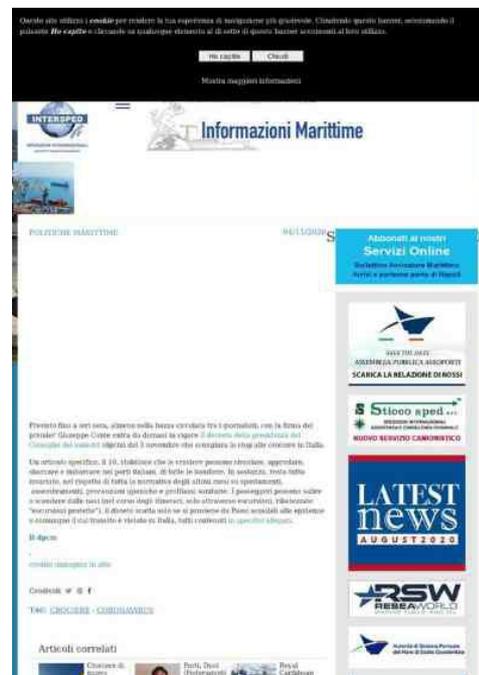
Informazioni Marittime

Focus

Scongiurato lo stop alle crociere in Italia

Con l' entrata in vigore dell' ultimo dpcm, lo sbarco e l' imbarco di passeggeri è consentito come da prassi degli ultimi mesi

Previsto fino a ieri sera, almeno nella bozza circolata tra i giornalisti, con la firma del premier Giuseppe Conte entra da domani in vigore il decreto della presidenza del Consiglio dei ministri (dpcm) del 3 novembre che scongiura lo stop alle crociere in Italia. Un articolo specifico, il 10, stabilisce che le crociere possono circolare, approdare, sbarcare e imbarcare nei porti italiani, di tutte le bandiere. In sostanza, resta tutto invariato, nel rispetto di tutta la normativa degli ultimi mesi su spostamenti, assembramenti, precauzioni igieniche e profilassi sanitarie. I passeggeri possono salire o scendere dalle navi (nel corso degli itinerari, solo attraverso escursioni, ribattezzate "escursioni protette"), il divieto scatta solo se si proviene da Paesi sensibili alle epidemie o comunque il cui transito è vietato in Italia, tutti contenuti in specifici allegati . Il dpcm - credito immagine in alto.



Shipping Italy

Focus

In Italia le crociere possono continuare a navigare: Dpcm rivisto in extremis

Diversamente da quanto previsto nell'ultima bozza circolata fino alla tarda serata di ieri, il Dpcm che il premier Giuseppe Conte ha firmato questa notte e che è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale non ferma le crociere. L'articolo 8 del decreto, intitolato 'Disposizioni in materia di navi da crociera e navi di bandiera estera' specifica infatti che "I servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida di cui all'allegato 17 del presente decreto, validate dal Comitato tecnico-scientifico di cui all'articolo 2 dell'ordinanza 3 febbraio 2020, n. 630, del Capo del Dipartimento della protezione civile, a decorrere dalla data del 15 agosto 2020". Dunque con le stesse regole per la ripartenza delle navi adottate finora. Il secondo comma aggiunge che "I servizi di crociera possono essere fruiti da coloro che non siano sottoposti ovvero obbligati al rispetto di misure di sorveglianza sanitaria e/o isolamento fiduciario e che non abbiano soggiornato o transitato nei quattordici giorni anteriori all'imbarco in Stati o territori di cui agli elenchi C, D, E ed F dell'allegato 20". Si tratta dei Paesi considerati più a rischio per la diffusione dei

contagi. Alle navi di bandiera estera impiegate in servizi di crociera "è consentito l'ingresso nei porti italiani nel caso in cui queste ultime provengano da porti di scalo situati in Stati o territori di cui agli elenchi A, B e C dell'allegato 20 e tutti i passeggeri imbarcati non abbiano soggiornato o transitato nei quattordici giorni anteriori all'ingresso nel porto italiano in Stati o territori di cui agli elenchi D, E ed F dell'allegato 20, nonché previa attestazione circa il rispetto, a bordo della nave, delle linee guida di cui al comma 1". Nel quinto comma si legge infine che "Gli scali sono consentiti solo negli Stati e territori di cui agli elenchi A, B e C dell'allegato 20 e sono vietate le escursioni libere, per le quali i servizi della crociera non possono adottare specifiche misure di prevenzione dal contagio". Anche su questo aspetto, dunque, nessuna novità particolare. Nella bozza di Dpcm circolata fino a ieri sera era previsto lo stop in Italia per un mese (dal 5 novembre al 3 dicembre) alle navi da crociera di bandiera italiana ed estera ma la lobby che ieri sera si è prontamente messa al lavoro è riuscita in extremis a evitare questa sospensione dell'attività.



Shipping Italy

Focus

L'Antritrust bocchia la legge sull'autoproduzione: norma da riscrivere

Dopo il parere negativo espresso dalla Ragioneria generale dello Stato a inizio luglio, il cosiddetto 'emendamento Gariglio' inserito nel decreto Rilancio che vieta l'autoproduzione dei servizi portuali a bordo delle navi laddove esistano compagnie portuali e agenzie ex art.17 titolate e attrezzate a proporli ha subito un'altra bocciatura. Questa volta il parere negativo è arrivato dall'Autorità Antitrust che, evidentemente informata sulla materia dalle associazioni degli armatori (Confitarma, Assarmatori e Federagenti), sembra averne accolto integralmente le tesi e ha inviato una segnalazione al Parlamento e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ('ai sensi dell' art.21 della legge 10 ottobre 1990 n.287') segnalando 'talune criticità concorrenziali' derivanti dall'approvazione della norma in questione. Non solo: chiede in pratica o l'abrogazione o la riscrittura della legge. Più precisamente nella segnalazione si legge che, 'ad avviso dell'Autorità, la modifica legislativa in esame, precludendo di fatto lo svolgimento in regime di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali, riporta, sotto tale specifico aspetto, la normativa in materia portuale a una fase antecedente all'adozione della legge n.84/1994, con la quale è stata liberalizzata l'attività in questione'. L'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato aggiunge che la modifica normativa inserita nel decreto Rilancio, 'oltre a porsi in contrasto con i principi comunitari in materia di libera prestazione dei servizi, [] è suscettibile di violare la normativa a tutela della concorrenza in un duplice modo: i) da un lato, si pone in diretto contrasto con i principi di cui all' art.9 della legge n.287/90, che espressamente prevede la possibilità per le imprese di ricorrere all'autoproduzione, ove tale attività non contrasti con esigenze di ordine pubblico, sicurezza pubblica e difesa nazionale; ii) dall'altro, ricrea nei singoli scali portuali posizioni dominanti, difficilmente scalabili dalla concorrenza potenziale e, pertanto, suscettibili di indurre l'operatore dominante a sfruttare abusivamente il proprio potere di mercato'. Nella sua segnalazione l'Antitrust ancora aggiunge che la legge sull'autoproduzione, così come è stata emendata la scorsa estate, 'per un verso altra la concorrenza tra porti italiani e porti di altri stati membri, discriminando i primi non è più possibile svolgere in autoproduzione le attività portuali e, per altro verso, si pone in aperto contrasto con la finalità della normativa di rilancio del settore portuale. I porti italiani, infatti, potrebbero essere penalizzati - scrive l'authority - dalla scelta dei vettori marittimi di non farvi scalo, non potendo ivi svolgere le operazioni portuali in autoproduzione, con conseguente riduzione a cascata dei relativi indotti'. La segnalazione si conclude con l'invito al legislatore a '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'.

