



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 06 novembre 2020**



Prime Pagine

06/11/2020	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Il Giornale	9
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Il Giorno	10
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Il Manifesto	11
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Il Mattino	12
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Il Messaggero	13
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Il Resto del Carlino	14
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Il Secolo XIX	15
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Il Sole 24 Ore	16
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Il Tempo	17
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	Italia Oggi	18
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	La Repubblica	19
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	La Stampa	20
Prima pagina del 06/11/2020		
06/11/2020	MF	21
Prima pagina del 06/11/2020		

Trieste

06/11/2020	Il Piccolo Pagina 16	22
Il porto di Trieste lancia il servizio ferroviario con l'hub di Norimberga		
05/11/2020	Ansa	23
Porti: Trieste; al via servizio ferroviario con Norimberga		
05/11/2020	Informare	24
Oggi al via un nuovo servizio ferroviario tra il porto di Trieste e la Baviera		
05/11/2020	Informazioni Marittime	25
Porto di Trieste, nuovo servizio ferroviario per Norimberga		
05/11/2020	Messaggero Marittimo	26
Treno container da Trieste a Norimberga		

05/11/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	27
<hr/>			
05/11/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	28
<hr/>			
05/11/2020	Shipping Italy		29
<hr/>			
06/11/2020	Il Piccolo Pagina 25		30
<hr/>			
05/11/2020	FerPress		31
<hr/>			
05/11/2020	Il Nautilus		32
<hr/>			
05/11/2020	Il Nautilus		33
<hr/>			
05/11/2020	Transportonline		34
<hr/>			

Venezia

06/11/2020	Corriere del Veneto Pagina 13		35
<hr/>			
06/11/2020	Il Gazzettino Pagina 33	<i>GIANLUCA AMADORI</i>	36
<hr/>			
06/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25	<i>GIANNI FAVARATOR.D.R.</i>	37
<hr/>			
06/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 25	<i>GIANNI FAVARATOR.D.R.</i>	38
<hr/>			
06/11/2020	Il Gazzettino Pagina 15		39
<hr/>			
06/11/2020	Il Gazzettino Pagina 39	<i>ROBERTO PERINI</i>	40
<hr/>			
05/11/2020	Ansa		41
<hr/>			

Savona, Vado

06/11/2020	La Stampa (ed. Savona) Pagina 33		42
<hr/>			
05/11/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	43
<hr/>			
05/11/2020	Ship Mag	<i>Vito de Ceglie</i>	45
<hr/>			

Genova, Voltri

06/11/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 9	<i>Raoul de Forcade</i>	47
<hr/>			
06/11/2020	Il Secolo XIX Pagina 19	<i>ALBERTO QUARATI</i>	49
<hr/>			

05/11/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	51
<hr/>			
La CULMV replica ad Assiterminal: "Parole faziose e poco serie"			
05/11/2020	Transportonline		52
<hr/>			
Dpcm: Signorini, Porti Genova, Savona, Vado sempre operativi			

La Spezia

06/11/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 23	<i>LAURA IVANI</i>	53
<hr/>			
Crociere grateate dal Dpcm ma la stagione è da dimenticare			
05/11/2020	Citta della Spezia		54
<hr/>			
A Di Sarcina vengano garantiti gli strumenti per rilanciare il porto			
05/11/2020	Informatore Navale		55
<hr/>			
Laghezza: 'Garantire al nuovo Commissario gli strumenti per rilanciare il porto di La Spezia'			
05/11/2020	Informazioni Marittime		56
<hr/>			
La Spezia, Laghezza: "Al nuovo commissario gli strumenti per rilanciare il porto"			
05/11/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	57
<hr/>			
Laghezza: sostegno al commissario Di Sarcina			
05/11/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	58
<hr/>			
Dal nuovo Commissario il rilanciare del porto di La Spezia			
05/11/2020	Ship Mag	<i>Redazione</i>	59
<hr/>			
La Spezia, Confetra Liguria: "Poteri speciali a Di Sarcina per accelerare l' iter del Prp"			
05/11/2020	The Medi Telegraph		60
<hr/>			
"A Di Sarcina tutti gli strumenti per rilanciare La Spezia"			
05/11/2020	Citta della Spezia		61
<hr/>			
"A bando la gestione del Museo Navale, il sommergibile non sarà collocato dentro la base"			

Ravenna

06/11/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	<i>ANDREA TARRONI</i>	62
<hr/>			
Hub portuale, storica firma Lavori al via tra cinque mesi			
05/11/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	64
<hr/>			
Al via progetto 'Hub Portuale di Ravenna'			
05/11/2020	RavennaNotizie.it		65
<hr/>			
Ravenna, firmato il Contratto di affidamento per la realizzazione del Progetto Hub Portuale di Ravenna: vale circa 200 milioni			
05/11/2020	Shipping Italy		66
<hr/>			
Firmato a Ravenna il contratto per i lavori dell' Hub Portuale Ravenna			
06/11/2020	La Città di Salerno Pagina 12		67
<hr/>			
Porto di Ravenna Maxi commessa per la Rcm Rainone			
06/11/2020	MF Pagina 22		68
<hr/>			
nonsolomare			
05/11/2020	Informatore Navale		69
<hr/>			
GRUPPO SAPIR - NEL 2019 RIDISTRIBUITI SUL TERRITORIO 50 MILIONI DI EURO			
05/11/2020	RavennaNotizie.it		71
<hr/>			
Sapir Ravenna redistribuisce sul territorio 50 milioni di euro: i dati nel bilancio di sostenibilità 2019			
05/11/2020	ravennawebtv.it		72
<hr/>			
Bilancio sostenibilità Gruppo Sapir: Nel 2019 redistribuiti sul territorio 50 milioni di euro			
05/11/2020	Shipping Italy		73
<hr/>			
Per Sapir 60 milioni di ricavi e il primo bilancio sociale			

Livorno

05/11/2020	Il Nautilus		74
<hr/>			
Porto di Livorno e la lente decisoria del TAR Toscana			

05/11/2020	Informazioni Marittime		76
	Logistica sostenibile e 4.0 in porto, il master si presenta		
05/11/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	77
	Presentato master a cluster portuale e logistico		

Piombino, Isola d' Elba

06/11/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 13	MANOLO MORANDINI	78
	Ormeaggio all' asta Terre Rosse messo in vendita dal Tribunale			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

06/11/2020	Corriere Adriatico	Pagina 17		80
	Investimento choc, camionista indagato Il porto piange il vigilante travolto dal tir			
05/11/2020	AnconaNotizie			81
	Incidente fatale al porto di Ancona, muore metronotte di 52 anni			
05/11/2020	Cronache Ancona			82
	Il cordoglio dell' Authority e dei colleghi di Luca Bongiovanni: «Siamo tutti sconvolti»			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/11/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 40		83
	Fiumicino, riparte la bonifica del porto-canale			

Brindisi

06/11/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 33		84
	Zona Franca Doganale a Brindisi Allo studio un progetto			
06/11/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 12		86
	Zona franca nel porto ma anche nella centrale			
05/11/2020	Informare			88
	Allo studio l' insediamento di una Zona Franca Doganale a Brindisi			
05/11/2020	Informazioni Marittime			89
	Brindisi, focus sulla Zona Franca Doganale			
05/11/2020	Messaggero Marittimo		Redazione	91
	Zona franca doganale a Brindisi			
05/11/2020	Puglia Live			92
	ZONA FRANCA DOGANALE A BRINDISI: PROGETTO ALLO STUDIO DI AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI E AUTORITA PORTUALE			
05/11/2020	Shipping Italy			94
	Enel, AdSP e Adm per realizzare una Zona Franca Doganale a Brindisi			
05/11/2020	The Medi Telegraph			95
	Brindisi, allo studio la Zona franca doganale			
06/11/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 13		96
	Porto trait d' union con l' Iraq «Salviamo l' economia locale»			
06/11/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 13		97
	Ambientalisti contro la colmata «Progetto pericoloso e superato»			
06/11/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 12		99
	Brindisi Ostello Nautico: l' idea piace e ottiene la menzione al Forum delle Pa			

05/11/2020 **Il Nautilus** 100
BON - BRINDISI OSTELLO NAUTICO - IL VILLAGGIO ECOCINETICO

Cagliari

05/11/2020 **Il Nautilus** 101
OGGI IL RIFORNIMENTO DI BIO-LNG È DIVENTATO REALTÀ

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

06/11/2020 **Gazzetta del Sud** Pagina 21 102
La Tella segretario generale dell' Autorità portuale

Augusta

06/11/2020 **Giornale di Sicilia** Pagina 13 103
Augusta, nuova banchina per il terminal container

05/11/2020 **FerPress** 104
AdSP Sicilia Orientale: terminati lavori al nuovo terminal container nel Porto Commerciale di Augusta

05/11/2020 **Informare** 106
Consegnati i lavori per la costruzione del nuovo container terminal del porto di Augusta

05/11/2020 **Informazioni Marittime** 107
Inizia la costruzione del grande terminal container di Augusta

05/11/2020 **L'Urlo** *Redazione* 108
Nuovo terminal container nel Porto di Augusta: più green e più occupazione

05/11/2020 **Messaggero Marittimo** *Redazione* 109
Strategie di sviluppo del porto di Augusta

05/11/2020 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 110
Terminal container nel Porto Commerciale di Augusta

05/11/2020 **Sea Reporter** 111
Augusta, la città dei due porti. Le sfide della portualità e le strategie di sviluppo: Assoporto incontra il sindaco Di Mare e l' assessore al Porto Patania

05/11/2020 **Ship Mag** *Redazione* 112
Consegnati i lavori del terminal container al porto di Augusta

05/11/2020 **Shipping Italy** 113
Ad Augusta via ai lavori per un nuovo terminal container per navi di ultima generazione

05/11/2020 **Siracusa Live** 114
Augusta, consegnati i lavori del nuovo terminal container nel porto commerciale

05/11/2020 **The Medi Telegraph** 116
Augusta rilancia il terminal container

Focus

06/11/2020 **MF** Pagina 22 *PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO* 117
Autoproduzione da rifare

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™



Da oggi a domenica
Cibo a regola d'arte:
torna il festival del food
di **Alessandra Dal Monte** e **Angela Frenda**
alle pagine 34 e 35



Europa League
Vincono Roma e Napoli
Passo indietro del Milan
sconfitto dal Lille
commenti e servizi
a pagina 54

SCARPA
SCARPA.NET



THE ORIGINAL MOJITO™

I contagi e i morti salgono ancora Zone rosse, è lite

Speranza ai governatori: non sottovalutate

L'OBBLIGO DEL DIALOGO

di **Massimo Franco**

La tentazione di gridare al pasticcio del governo è potente. Il conflitto con alcune Regioni, in testa la Lombardia, per il modo in cui è stata colorata l'emergenza da coronavirus, non è un buon inizio. Rischia di trasmettere l'immagine di un Paese nel quale aumentano i contagi e insieme l'incomunicabilità tra istituzioni. L'opposizione contesta perfino l'oggettività dei dati in base ai quali sono stati assegnati il rosso, l'arancione e il giallo, gradando la pericolosità dell'epidemia. A dare retta alle proteste regionali, sembra non esserci stata nemmeno la lunga trattativa attraverso la quale si è arrivati a una chiusura differenziata. Per questo, dopo avere registrato i sospetti di una scelta politica sulle «zone rosse», che sarebbe stata compiuta per colpire le giunte di centrodestra, ne affiora anche un altro, pure potente: e cioè che continui un uso strumentale dell'emergenza da parte dell'opposizione, in particolare della componente leghista, per delegittimare un esecutivo e una maggioranza obbligati a prendere misure radicali.

continua a pagina 20

Ieri nuovo record di contagi con oltre 34 mila casi, 445 i decessi: mai così tanti dal 23 aprile. Iniziato il lockdown, con Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e Calabria zone rosse. La rivolta delle Regioni. Il ministro Speranza ai governatori: «Ignorano la situazione anziché prendersi le proprie responsabilità».

da pagina 2 a pagina 11

LE MISURE

Sport e autocertificazioni Tutte le risposte ai dubbi

di **Florenza Sarzanini**

Si alle passeggiate, ma vicino casa, no alle visite ai familiari senza motivo: ecco cosa si potrà e non potrà fare da oggi.

a pagina 9

PARLA BONACCINI: ABBASSIAMO I TONI

«La divisione in fasce non è il calciomercato»

di **Monica Guerzoni**

Il governatore dell'Emilia-Romagna Bonaccini: «La divisione in fasce non è il calciomercato».

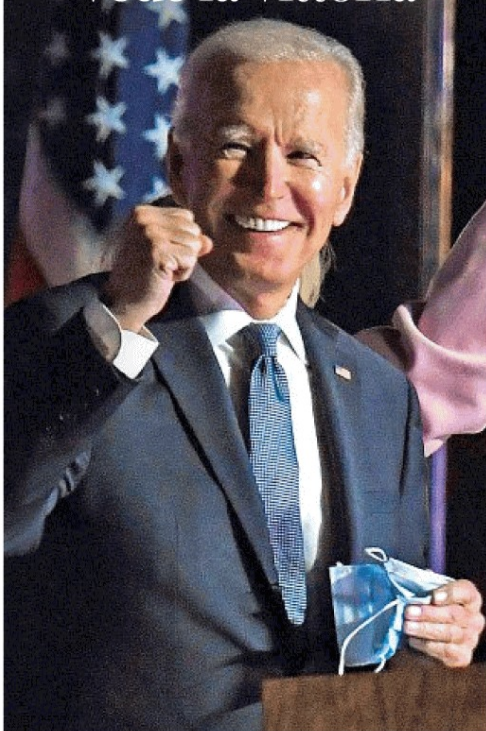
a pagina 5

GIANNELLI



ELEZIONI USA 2020

Ora Biden vede la vittoria



Joe Biden, 77 anni, esulta davanti agli elettori in Delaware dopo il sorpasso su Trump

di **Massimo Gaggi** e **Giuseppe Sarcina**

Scatto del democratico Biden verso la presidenza degli Stati Uniti. La scorsa notte ha ridotto lo svantaggio in Pennsylvania grazie ai voti per posta. Trump ha promesso una battaglia di ricorsi, alcuni già respinti: «Coi voti legali ho vinto io, ci sono stati brogli».

da pagina 12 a pagina 19

La piazza dei trumpiani «È un furto»

di **Viviana Mazza**

a pagina 17

IN AMERICA

LA FORZA E LA FRAGILITÀ DEMOCRAZIA ALLA PROVA PIÙ DIFFICILE

di **Walter Veltroni**

Tramite ondate annunciate e miraggi attesi, le une blu e gli altri rossi, la complicata e farraginoso macchina elettorale Usa sta per mettere fine alle più pazze elezioni del dopoguerra americano. Con un presidente in carica che twitta che bisogna bloccare lo scrutinio e manda suoi uomini nelle sedi dei conteggi. In un articolo del tre settembre avevamo paventato questo rischio. Il pericolo che le elezioni, senza un risultato clamorosamente inequivoco, potesse produrre una reazione come quella che puntualmente Trump ha messo in atto, era nell'ordine delle cose. La democrazia americana ha dato in questi giorni una prova, al tempo stesso, di forza e di fragilità.

continua a pagina 36

LE CREPE E LA FIDUCIA

MA IL SISTEMA (ALLA FINE) HA TENUTO

di **Beppe Severgnini**

Mentre l'America conta i voti, noi sappiamo di poter contare sull'America. Non era certo. La presidenza di Donald Trump ha fatto traballare l'unità nazionale, le alleanze e le istituzioni degli Stati Uniti. Inutile nasconderselo: c'era chi temeva che il sistema non reggesse lo stress elettorale. Invece ha retto. Nonostante la spaccatura del Paese, mai così profonda a memoria d'uomo. Nonostante il tentativo del Presidente di mettere in discussione il voto, il momento sacro di una democrazia. Anche ieri ha denunciato brogli, smentiti dagli osservatori internazionali.

continua a pagina 13

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La fine dei bamboccioni

Tra gli effetti neanche tanto collaterali delle nuove restrizioni governative c'è l'abbassamento vertiginoso dell'età adulta: dai trent'anni abbondanti ai dodici. Si è deciso che un ragazzino di seconda media sia già abbastanza grande per restare a casa da solo, in compagnia - speriamo non in balla - di un computer. Una scelta forse inevitabile, per consentire ai genitori che hanno ancora un lavoro di conservarlo, ma certo non priva di conseguenze. La giovinezza, intesa come condivisione di piaceri senza responsabilità, è infatti una conquista recente. Il benessere economico l'ha prolungata e il successivo malessere l'ha cristallizzata, costringendo a una vita di dipendenza anche i trentenni che avrebbero avuto voglia di tutt'altro (contraria-

mente a quel che suppone il luogo comune, non ho mai conosciuto un «bamboccione» felice).

Se il tempo degli adulti è la scoperta del limite e della solitudine, la giovinezza incarna il suo esatto contrario: è la movida, il calcetto con gli amici, l'uscita col ragazzo o la ragazza. Peter Pan non è mai stato un eremita. Ora invece stiamo costringendo dei ragazzini di dodici anni a festeggiare l'ingresso nell'età degli ormoni barricandosi tra le mura domestiche a governare sé stessi. Nel caso in cui l'emergenza dovesse perdurare, potremmo trovarci per casa una generazione di adulti precocissimi. Considerato il tasso di fanciullaggine di chi comanda, per noi potrebbe persino non essere un male. Ma per loro?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DIFESA ATTIVA DELLA PELLE

Unifarco Biomedical

Chiedi al tuo Dermatologo di fiducia. Solo in Farmacia. www.unifarco biomedical.it



01106
9 7711 20 498069





Perché la Campania è zona gialla? Brusaferrò: "Indice RT sotto 1,5 e terapie intensive sufficienti". De Luca rinvoca la chiusura, ma solo se non la firma lui



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Venerdì 6 novembre 2020 - Anno 12 - n° 307
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

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

USA, SCONTRI IN VISTA

Tutti per Biden, ma Donald non vuol mollare



◻ CARIDI, GRAMAGLIA E ZUNINI
A PAG. 14 - 15

DIETRO LA MELONI&C.

Chi finanzia FdI: case, investimenti e soldi in Europa



◻ PACELLI, SALVINI E VERGINE
A PAG. 8 - 9

L'INTERCETTAZIONE

Indagato Longo, l'avvocato di B. "Abusi sessuali"

◻ PIETROBELLI A PAG. 13

» I CLASSICI E IL ROCK

Il mito di Elvis l'aveva già creato Seneca

» Filippomaria Pontani

Ben più di Montmartre o di Notre Dame, il clou delle gite scolastiche a Parigi è il pellegrinaggio alla tomba di Jim Morrison al Père-Lachaise - che è poi anche uno dei primi momenti in cui gli allievi del classico apprezzano i loro studi di greco, decifrando l'enigmatica epigrafe *Kata Ton Daimona Eaytoy* ("secondo il suo demone").
A PAG. 18



L'EVERSORE AIZZA I PRESIDENTI DI REGIONE A CONTESTARE I DATI

Salvini come Trump VUOLE IL RICONTEGGIO



NO ALLE ZONE ROSSE È LUI IL REGISTA DELLA RIVOLTA DI FONTANA, CIRIO E SPIRÌ CONTRO IL DPCM: "RICONTARE I CONTAGI, PUNITE SOLO LE GIUNTE DI DESTRA". SPERANZA: DATI GRAVI

◻ SALVINI A PAG. 2

IERI 9MILA CASI E 139 VITTIME "Lombardia già in fase 4": Gallera sbugiarda Fontana Il record di un morto su 3

◻ SPARACIARI A PAG. 6

Mannelli



IL TEATRO E LA CHIESA

L'ultimo viaggio di Gigi Proietti nella sua Roma



◻ RODANO
A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Spinelli Francia, la laicità sfigurata a pag. 17
- Woodcock I 41-bis non sono troppi? a pag. 11
- Esposito Basta con i "governatori" a pag. 11
- Cecchi Paone-Sileri Il virus si batte a pag. 11
- Luttazzi Io, la D'Urso e la casalinga a pag. 10

PERQUISITO MINCIONE

Palazzo Londra e affari a Dubai: "cantano" in tre



La cattiveria
Aumenta di ora in ora il rischio che il prossimo presidente americano sia già morto di vecchiaia prima di essere proclamato
WWW.SPINOZA.IT

◻ A PAG. 12

Pagliacciata sediziosa

» Marco Travaglio

Dopo le mosse eversive delle giunte di Lombardia, Piemonte e Calabria, aizzate dal mestatore Salvini, si spera che nessuno rompa mai più le palle con le prediche al governo sul dialogo con le opposizioni. Almeno finché le opposizioni non saranno qualcosa di diverso dal Cazzaro Sedizioso. Ormai anche il leghista più sfigato dovrebbe aver capito che la salute e la vita sono cose troppo serie per affidarle a una banda di spostati che si fanno chiamare "governatori" e non riescono a governare neppure il ballatoio di casa loro. Hanno voglia Conte, Speranza, Brusaferrò e gli altri con la testa sul collo a spiegare che la divisione dell'Italia in zone rosse, arancioni e gialle non è una pagella politica per punire le giunte di destra e premiare quelle di sinistra: è la presa d'atto di un contagio che, in certe aree, galoppa e minaccia gli ospedali più che in altre. Le gabbie numeriche per incasellare le Regioni sono state concordate fra governo, Iss, Cts e governatori in lunghe e defatiganti riunioni. Quindi nessuno ha scavalcato nessuno. Egli equilibrati che contestano i dati come "vecchi", "superati" o financo "truccati" fanno ridere per non piangere: perché sono i dati che forniscono loro.

Le colpe sono tante e di tanti, ma la pandemia è mondiale e colpisce anche i Paesi meglio governati e organizzati. Non è il momento di affrontarle: prima si limitano le occasioni di contagio e dunque gli ingressi negli ospedali, poi si fanno conti. I dati dicono che il Dpcm del 13, 18 e 25 ottobre qualche risultato l'hanno già sortito, stabilizzando la crescita giornaliera della curva: non quella dei morti, sempre più spaventosa (quasi tutti anziani contagiati in famiglia da parenti asintomatici che tornano da scuola e dal lavoro), ma riferita a contagi di 15-20 giorni fa: bensì quella del rapporto positivi-tamponi e dei nuovi ricoveri. Quindi anche il Dpcm, il più severo, che parte oggi migliorerà verosimilmente le cose. E forse ci risparmierà il *lockdown* totale, ora meno duro di marzo anche nelle quattro Regioni "rosse". Bisogna saperlo e farlo sapere, per dare una prospettiva ai cittadini incolpevoli chiamati a sacrificarsi al posto dei colpevoli: quei sacrifici servono e stanno già producendo risultati. L'importante è concentrarsi su ciò che è utile ed essenziale e lasciar abbaiare negazionisti, catastrofisti e perdigiorno del Mes, del rimpasto, delle larghe intese, del dialogo con opposizioni e Regioni. Chi sgoverna la Lombardia non sa neppure comprare i vaccini antinfluenzali (e, quando li trova, attiva un call center che manda dal dentista gli anziani che chiamano). E chi sgoverna la Calabria è riuscito in sei mesi ad aumentare i posti letto in rianimazione di 6 unità (sei!). Il minimo sindacale è negargli il diritto di parola.



il Giornale



VENERDÌ 6 NOVEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 264 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 Il Giornale (ed. nazionale)

DAL 1974 CONTRO IL CORO

CAOS COVID

TUTTI CONTRO TUTTI

Il nuovo dpcm spacca l'Italia. La Lombardia non vuole il bollino di zona rossa, De Luca invece lo chiede (per avere i soldi) e la Calabria fa ricorso
RISTORI, IL GOVERNO È ANCORA IN ALTO MARE

IL NUMERO CHOC

COSA CI DICONO QUEI 40MILA MORTI
 di **Vittorio Macioce**



Si arriva a un punto in cui i morti smettono di contarli. Non ce la fai a seguire la lista quotidiana dei numeri del virus. Contagiati, ricoverati, in terapia intensiva, guariti e quelli che non ci sono più. Dopo mesi e mesi ti fermi. Metti un punto. La conta diventa una sorta di rito scandito con toni burocratici. Sei anestetizzato. Ti risvegliano solo i nomi che conosci, quelli a cui sai dare un volto e la tragedia ti tocca quando i morti sono i tuoi. Lì si aprono ferite che non potrai mai rimarginare. È umano anche questo, perché gli altri sono troppi e non riuscirai mai a piangerli tutti.

Numeri dopo un po' diventano freddi. Non li ascolti. Sembra quasi che non ti dicano più nulla. Poi capita che qualcuno è più tondo degli altri. È una soglia, che all'inizio percepisci quasi in modo distratto, poi ti fermi e ti fa impressione: 40.000. Quarantamila e passa sono i morti ufficiali di Covid in Italia. Ormai da tempo sappiamo che non è andato tutto bene.

Non ci sono più le immagini delle bare di Bergamo portate via dai camion dell'esercito. Non senti le sirene tristi della primavera e incroci le dita, perché non sia di nuovo così. Ci sono solo i numeri, silenziosi, a segnare i giorni e le strade deserte.

Quando i numeri si fanno grandi devi imparare a immaginarli.

Te li disegni come un città, che ha più o meno gli stessi abitanti di Busto Arsizio, Monterotondo o Pomigliano d'Arco. Il guaio è che non puoi ancora dire che sia finita. Nessuno ancora può dire quanto è destinata a crescere. Ti resta il senso di una disfatta. I morti di Caporetto furono 12mila, quelli di Waterloo 15mila. È chiaro che quella contro il virus non è una battaglia. È una lotta lunga, lenta, che ti logora e di cui ancora si fatica a segnare i confini. È questa forse la cosa che fa più paura. Non (...)

segue a pagina 12

ALTA TENSIONE NEGLI USA
Biden verso la Casa Bianca
Ora la sfida incendia le piazze
 Valeria Robecco alle pagine 16-17



A BRANDELLI Un manifestante anti Trump protesta per l'esito del voto

LA SCOMMESSA GIÀ VINTA DEL TYCOON

Donald ricompatta i Repubblicani
E tra quattro anni può riprovarci
 Micalessin a pagina 19

LE MOSSE DEL DEMOCRATICO

Il dilemma di Joe: riunire gli Usa
o consegnare il Paese alla sinistra
 Fabbri a pagina 19

L'ULTIMA RACCOLTA DI «INTERVENTIONS»

Così Houellebecq abbatte gli idoli progressisti

di **Marco Gervasoni**

Michel Houellebecq recupera, incarna e prosegue la grande linea della letteratura francese che potremmo definire reazionaria. Nessun paese come la Francia possiede infatti una così chiaro ed evidente, tracciato reazionario nella letteratura, il che non stupisce, come risposta ai *droits de l'homme*, al repubblicanesimo e, dopo il 1945 e per molti anni, all'egemonia marxista. Bisogna naturalmente intendersi su cosa voglia dire reazionario e perché (...)

segue a pagina 25

Giuseppe Marino

■ I colori del semaforo anti Covid sono già sbiaditi. La mappa delle zone rosse si basa su dati vecchi, che oggi potrebbero cambiare. Il risultato? Chi vive in regioni a rischio minore potrebbe aver esultato troppo presto.

con **Napolitano** alle pagine 6-7

IL RETROSCENA

Quei dubbi sulle zone rosse

di **Augusto Minzolini**

a pagina 6

LA DISAVVENTURA DI UN IMPRENDITORE MILANESE

Chiude il bar per lockdown
Multato: non l'ha segnalato

Cristina Bassi

■ Chiuso per lockdown, poi per crisi e in più multato per aver comunicato in ritardo la sospensione dell'attività del proprio bar. «Solo» 68,33 euro ma che hanno il sapore amaro di una beffa che si aggiunge agli danni già subiti.

a pagina 4

L'ANALISI

Economia finita fuori dai radar

di **Francesco Forte**

a pagina 2

LA DECISIONE DELLA DANIMARCA FA DISCUTERE

«Il virus passa dai visoni»
Ne abatteranno 15 milioni

Enza Cusmai

■ Dopo il lockdown e il coprifuoco, un'altra cattiva notizia. Che arriva dalla Danimarca dove saranno abbattuti 15 milioni di visoni da allevamenti stipati in gabbie in circa un migliaio di allevamenti. Molti di questi animalotti si sono ammalati di Covid e hanno

re-infettato l'uomo, aggiungendo però una variante, che ha indebolito la capacità umana di formare anticorpi. Se questa variante più aggressiva si diffondesse tra la popolazione, il vaccino allo studio per gli umani sarebbe praticamente inefficace. Una catastrofe.

a pagina 14

-IN ITALIA-FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
 SPECIEMIN IN UNO DEI 150 COMUNI IN ZONA ROSSA (VEDI I C. 150)

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

E NON HAI PIÙ SCUSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

A. MARIANI

IL GIORNO

VENERDÌ 6 novembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Magenta, cuore donato al trapiantato oggi più longevo. Parla la sorella

«**Andrea, il nostro piccolo grande eroe è sempre con noi**»

G.Moroni a pagina 12



Milano, la Guardia di Finanza alza la guardia

Mercato nero del bonus per le biciclette

Gianni a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Quanto ci costa il nuovo lockdown

Bar, ristoranti, treni e aerei: Lombardia e Piemonte ferme per un mese, migliaia di posti persi e una batosta da tre miliardi per il Paese
Duello regioni-governo. Già oggi potrebbe cambiare la mappa delle zone gialle, arancioni e rosse. La pandemia corre, 445 morti

Servizi
da p. 3 a p. 7

Il dubbio: paura di incidenti

La Campania regione gialla? È un giallo

Massimo Donelli

Domando scusa. Perché debbo annoiarvi con un po' di numeri. E ho anche la pedante impudenza di invitarvi a leggerli con la massima attenzione. Poi scoprirete perché, ok?
Come racconta la bolognese Fondazione Gimbe, punto di riferimento imprescindibile per chi studia l'andamento del Covid 19, nella settimana 28 ottobre-3 novembre, la Calabria ha registrato 187 casi positivi ogni 100 mila abitanti; la Campania 874. La Calabria ha avuto un incremento percentuale di casi del 38,7%; la Campania del 50,9%. La Calabria ha contato 995 casi testati per 100 mila abitanti, con un rapporto positivi-casi testati dell'8,4%.

Continua a pagina 2

BIDEN VEDE LA VITTORIA E PARLA DA PRESIDENTE MA TRUMP NON CI STA IL TYCOON AGITA LE PIAZZE: «STOP AL VOTO». I GIUDICI LO IGNORANO

BARRICATO IN CASA (BIANCA)



Donald Trump, 74 anni

Pioli e Bolognini da pagina 8 a pagina 11

DALLE CITTÀ

Milano

Medie a ostacoli e il problema dei ragazzini lasciati soli a casa

Ballatore, Cerri nelle Cronache

Milano

Al Trivulzio il 12% dei dipendenti è positivo

Gianni nelle Cronache

Milano

A 13 anni in monopattino Investito

Vazzana nelle Cronache



La casa dove fu ucciso il piccolo Samuele

Cogne, la villetta dell'orrore all'asta per 800mila euro

Leoni a pagina 17



L'addio sul palco al grande attore

Proietti, l'ultimo applauso Il teatro omaggia il suo re

Bertuccioli a pagina 24



**Domani su Alias**

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

**Culture**

CANTI POPOLARI Le radici vissute della musica. Una nuova edizione per il classico di Costantino Nigra
Guido Michelone pagina 10

**Visioni**

JOHN GIANVITO Intervista al regista di «Her Socialist Smile», le idee radicali di Helen Keller e gli Usa oggi
Giovanna Branca pagina 12

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

VENERDI 6 NOVEMBRE 2020 - ANNO L - N° 265

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

445 DECESSI E RECORD DI NUOVI CASI POSITIVI. SOTTO LALENTE CALABRIA, VAL D'AOSTA E CAMPANIA

Il monitoraggio opaco delle Regioni

Il bollettino è una doccia fredda dopo alcuni giorni di speranza. In 24 ore si sono registrati oltre 34 mila nuovi casi positivi al coronavirus grazie a quasi 220 mila tamponi. È un nuovo record ma non è una sorpresa. Sono soprattutto i 445 decessi a preoccupare. Prosegue la salita

anche dei pazienti di Covid-19 in terapia intensiva, 99 in più in 24 ore. È in Lombardia (8.822 nuovi casi) e Campania (3.888) che il virus circola di più.

La cabina di regia per la prima volta pubblica le valutazioni sul rischio delle regioni: sotto la lente Calabria (dove l'indi-

ce di trasmissione Rt è a 1,84, uno dei più elevati), Val d'Aosta e Campania. Ma il monitoraggio da parte delle regioni risulta assai opaco. Nonostante le proteste dei governatori Fontana e Cirio, c'è poco da discutere su Lombardia e Piemonte.

CAPOCCIA A PAGINA 4

INCONTRO TRA CONTE E I LEADER

Primo vertice, verifica rinviata

Oggi il governo varerà il decreto Ristori bis. La necessità di garantire «ristori» tempestivi è stato uno dei temi affrontati dal vertice dei segretari di maggio-

ranza con il premier, primo passo dell'annunciata «verifica». Ma nell'emergenza nessuno osa pronunciare la parola «rimasto». COLOMBO A PAGINA 6

Regioni contro

Il governo, questa volta, batte un colpo

MASSIMO VILLONE

Dopo l'ultimo Dpcm del 3 novembre sulla pandemia volano gli stracci. Fontana - quello che i dissenzienti sono tutti cialtroni - lamenta uno schiaffo alla Lombardia. Si aspettava forse una medaglia per il primato nelle classifiche del contagio? In Calabria emergono strani riconteggi, che in poche ore fanno calare da 26 a 10 l'occupazione dei posti in riannunzio. Pare che il miracolo accada contando solo gli intubati, e non anche quelli col ventilatore, che pure occupano un letto.

— segue a pagina 15 —

Ad una manifestazione filo-Trump a Las Vegas (Nevada) foto Ap

Showdown

Tra scontri di piazza e blitz per fermare il conteggio, l'America è alla resa dei conti. In attesa delle schede postali, 73 milioni di preferenze fanno già di Biden il più votato nella storia delle presidenziali Usa. Ma mentre il candidato dem vede la vittoria, Trump intensifica l'attacco alle istituzioni e scatena il suo team di legali: «Mi hanno derubato» pagine 2, 3



Voto Usa e Covid-19

I cimiteri elettorali della campagna di «The Donald»

FABRIZIO TONELLO

Chi sarà il prossimo presidente degli Stati Uniti lo sapremo solo nei prossimi giorni, forse settimane, ma una cosa la sappiamo già ed è certa: i dieci Stati che hanno votato massicciamente per Trump sono anche i dieci Stati in cui nell'ultima settimana hanno visto esplodere con cruda violenza l'epidemia. La carta che pubblica il Center for Disease Control con il numero di casi per 100.000 abitanti si sovrappone quasi perfettamente alla carta dei risultati elettorali con la percentuale di voti per Trump.

— segue a pagina 15 —

METALMECCANICI

Lo sciopero è riuscito
Re David: ora il contratto



Nonostante la pandemia lo sciopero dei metalmeccanici è riuscito: per Fim, Fiom e Uil l'adesione media è stata del 70%, con punte del 95%. Intervista alla segretaria Fiom Francesca Re David: Federmeccanica dimostri di essere autonoma da Bonomi e riapra la trattativa con una proposta diversa. FRANCHI A PAGINA 8

all'interno

Bruxelles Italia, addio ripresa
Il Covid spezza il rimbalzo

ROBERTO CIOCCARELLI PAGINA 6

Kosovo Crimini di guerra,
l'Aja conferma, Thaqi lascia

ALESSANDRA BRIGANTI PAGINA 16

Milizie La pax libica avanza
e porta Tripoli al Cairo

ROBERTO PRINZI PAGINA 9

ETIOPIA

Si combatte
nel Tigray ribelle

Il Nobel per la pace 2019 si mette la mimetica. Abiy Ahmed, primo ministro etiope, ha annunciato in tv che non ha intenzione di fermare l'offensiva lanciata mercoledì contro le forze speciali del Fronte popolare di liberazione del Tigray, accusate di aver attaccato una base dell'esercito federale. Il governatore della regione ribelle dichiara lo «stato di guerra» e minaccia una resistenza a oltranza: «Siamo meglio armati di voi». Una crisi che ha origini lontane e ora sembra definitivamente fuori controllo. BOCCITTO A PAGINA 9

Lele Corvi



Gigi Proietti

Un addio giusto
ma stonato, perché
il Teatro muore

MONI OVADIA

Il grande, grandissimo Gigi Proietti è uscito di scena, per me che ignoravo che fosse affetto da qualche seria e drammatica patologia è stato un fulmine a ciel sereno, pensavo in cuor mio che avrebbe calcato i palcoscenici per sempre.

— segue a pagina 14 —



01106
9 7710025 2151000
Prestati Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G.U. 01/04/2004 n. 21/03



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° 307 ITALIA

Fondato nel 1892



Venerdì 6 Novembre 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

La svolta in Vaticano Dopo lo scandalo il Papa svuota la Segreteria di Stato trasferiti i fondi Franca Giansoldati a pag. 13



I fantastici quattro La vita degli ex Pooh tra opere pop e dischi da single Andrea Spinelli a pag. 14



Cade l'ultimo mito Donna e di colore la doppia rivoluzione di 007 al cinema Gloria Satta a pag. 42



Lo scenario CASA BIANCA COSA CAMBIA CON CINA ED EUROPA

Mauro Canali

Se Biden finirà per inseguirsi a Washington, come tutti i dati sembrano indicare, vi sarà per la politica estera degli Usa la necessità di ripensare i propri rapporti con il resto del mondo...

Continua a pag. 43

Il Paese diviso SE IN AMERICA SALTA IL PATTO DELLE REGOLE

Massimo Adinolfi

«Follow the rule»: segui la regola, le regole. Quanto si stia facendo faticoso lo sperimentiamo di continuo...

Continua a pag. 43

Anche i giudici bocciano Trump

► Biden: «Sicuro di vincere». Respinti i primi ricorsi del presidente. I fan in strada armati: 600 arresti Conteggi a rilento, risultato ancora non ufficiale in cinque stati. Ma il candidato democratico è davanti

Europaleague Vittoria a Rijeka con Demme e autogol



L'esultanza dei giocatori del Napoli per la vittoria a Rijeka

Rimonta Napoli, ma che fatica Gattuso: «Siamo venuti in gita»

Ciriello, Majorano, Taormina, Trieste e Ventre nello Sport. De Luca a pag. 42

Non è finita la conta dei voti, ma si delinea nella direzione della vittoria di Biden la sfida per la presidenza Usa. Già respinti i primi ricorsi di Trump ai giudici circa la regolarità del voto...

Guaita, Pierantozzi e Pompetti da pag. 2 a 5

Il personaggio Joe e quella vita segnata da troppe tragedie familiari Flavio Pompetti a pag. 3

Verso la battaglia legale Il destino degli Stati Uniti nelle mani di sei persone Luca Marfé a pag. 7

Le interviste del Mattino Walter Ricciardi

«Parametri troppo confusi Napoli resta da zona rossa»

Il consulente di Speranza: «Divieti, dati vecchi e ne bastano 4»

Gigi Di Fiore a pag. 11

Cosa si può fare in Campania Salerno e Pozzuoli, spunta il divieto di passeggiata

Marco Esposito

Dal coprifuoco al jogging, dagli asili agli alberghi, dai ristoranti ai concorsi, ecco cosa si può fare e non si può fare in Campania...

Alle pagg. 10 e 11

Il Sud calpestato

Calabria senza terapie intensive A Milano 1,5 miliardi per lo sci

Andrea Bassi

Il Paese attraversato dal Covid, diviso in zone, e con uno squilibrio Nord-Sud vede un'ulteriore discriminazione. In Calabria, paese di fascia rossa, mancano le terapie intensive...

A pag. 9

Casalnuovo Il racconto choc del ragazzo ferito «Simone pugnalato alle spalle il mio amico voleva salvarmi»



Gino Salomone e, a destra, Simone Frascogna

Piange a dirotto mentre ricorda Simone Frascogna, l'amico ucciso a coltellate, per futili motivi, in una folle serata a Casalnuovo. «Voleva difendermi» - racconta Neri in Cronaca

Advertisement for Prostamol supplement. Includes text: 'IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA', 'INTEGRATORE ALIMENTARE A BASE DI SERENOA REPENS', 'NON HAI PIÙ SCUSE', and 'SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT'.



Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 307 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 6 Novembre 2020 • S. Leonardo

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

L'annuncio
La rivoluzione
di James Bond
Il nuovo 007
è una donna
A pag. 16



Europa League
La Roma si diverte
5-0 al Cluj e primato:
doppietta di Mayoral
Il crollo del Milan
Nello Sport



Il Messaggero
Casa
TOC TOC
[messaggerocasa.it](https://www.messaggerocasa.it)

L'eredità scomoda
Cosa lascia
The Donald
ai repubblicani
d'America

Alessandro Campi

Il voto per la Casa Bianca doveva essere una passeggiata per Biden. Si è trasformato in uno psico-dramma per l'America, mai così divisa al suo interno: due mondi - la sinistra delle grandi città globalista e multiculturale, la destra identitaria tradizionalista e ultra-patriottica - che non dialogano semplicemente perché parlano lingue troppo diverse. Ma si teme che il peggio possa ancora venire: l'annuncio di Trump di voler trasferire la battaglia politica nelle aule di giustizia ha già prodotto scontri e manifestazioni di protesta. In un Paese armato sino ai denti, colpito anch'esso dalla crisi economica mondiale e socialmente prostrato dalla pandemia il rischio di uno scontro civile potrebbe farsi serio. Anche se è prevedibile che alla fine, essendo gli Stati Uniti una democrazia gloriosa e pragmatica, prevorranno la ragionevolezza e l'amor di patria.

Trump, fedele a ciò che aveva annunciato e alla sua natura smodata, proprio non vuole accettare l'idea della sconfitta e va denunciando l'idea di un complotto democratico ai suoi danni. Sa di trovare terreno fertile in una nazione che, a partire dalla macchina onirica hollywoodiana, è la massima produttrice al mondo di teorie cospirazioniste alle quali in molti, anche solo per suggestione, finiscono per credere. Del resto, avendo rotto in questi quattro anni ogni convenzione, regola e prassi, è davvero difficile immaginarlo (...)

Continua a pag. 27

Biden: «Vincerò, ma ora calma»

► Il candidato dem a un passo dalla vittoria. Il suo staff: «Sarà il prossimo presidente Usa»
Verdetti sospesi in 5 Stati: già respinti due ricorsi di Trump. Tensioni e violenze in strada

Borrelli, Diamanti, Guaita, Pierantozzi e Pompatti da pag. 2 a pag. 8

Corteo e applausi per l'addio a Proietti dal Campidoglio al Globe



Il corteo funebre nel centro di Roma accompagna la salma di Gigi Proietti (foto PIRROCCO/TIATY) Ippaso e Satta alle pag. 24 e 25 Con un commento di Francesco Rutelli a pag. 27

Italia sotto esame per i rapporti con Pechino
Casa Bianca, cambio di strategia:
L'Europa al fianco, duri con la Cina

Alessandro Orsini

La vittoria di Biden favorisce alcuni leader mondiali e ne danneggia altri. Tra i più danneggiati (...)



Continua a pag. 8

Il Centro-Sud in crisi per il Nord e a Milano un miliardo per lo sci

► Bankitalia: il Mezzogiorno paga la recessione del Settentrione. Ma il governo finanzia i Giochi

Andrea Bassi

Un miliardo di euro per lo sci. Sull'unguia. Mentre il resto del Paese arranca tra la pandemia e la crisi economica, c'è un pezzetto d'Italia, Milano, che può viaggiare su un binario parallelo, più veloce. O, se si vuole, in un'altra classe. Bankitalia: la crisi nata al Nord ora colpisce soprattutto lavoratori e famiglie meridionali.

Oggi nuove regole
Balzo nei contagi
La Calabria si ribella
al nuovo lockdown

ROMA Balzo di contagi e morti: 34.505 nuovi casi e 445 vittime. Si va verso altre chiusure. La Calabria: faremo ricorso. Conti a pag. 10

Dopo il caso Londra
Becciu, Francesco
cambia le regole
dei soldi in Vaticano

Franca Giansoldati

Dopo lo scandalo del palazzo di Londra e dopo l'inchiesta sul cardinale Becciu arriva la svolta del Papa: via tutti i fondi dalla Segreteria di Stato. In pratica, non avrà più un portafoglio. La gestione passerà all'Apsa. Compreso l'Obolo di San Pietro.



A pag. 8
Errante a pag. 8



SEGNO DEL CANCRO
DETERMINATO

Buon giorno, Cancro Luna è ancora con voi, ma nell'aria c'è qualcosa che disturba la salute e la forma, siete diventati molto sensibili da quando ci sono Saturno e Marte a rendere una giungla il campo professionale. Però il Sole, fonte di nuove e rinnovate energie, vi darà certamente la forza, l'energia, per affrontare con determinazione un nuovo nemico. Vincerete, ne siamo sicuri, con l'escamotage della simpatia, in amore con un fiume di parole. Auguri.

©IPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 6 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Ascoli, aiutato da tutto lo staff sanitario

Si laurea in ospedale due giorni dopo l'intervento chirurgico

Nardini a pagina 12



ristora
INSTANT DRINKS

Quanto ci costa il nuovo lockdown

Bar, ristoranti, treni e aerei: Lombardia e Piemonte ferme per un mese, migliaia di posti persi e una batosta da tre miliardi per il Paese
Duello regioni-governo. Già oggi potrebbe cambiare la mappa delle zone gialle, arancioni e rosse. La pandemia corre, 445 morti

Servizi
da p. 3 a p. 7

Il dubbio: paura di incidenti

La Campania regione gialla? È un giallo

Massimo Donelli

Domando scusa. Perché debbo annoiarvi con un po' di numeri. E ho anche la pedante impudenza di invitarvi a leggerli con la massima attenzione. Poi scoprirete perché, ok?
Come racconta la bolognese Fondazione Gimbe, punto di riferimento imprescindibile per chi studia l'andamento del Covid 19, nella settimana 28 ottobre-3 novembre, la Calabria ha registrato 187 casi positivi ogni 100 mila abitanti; la Campania 874. La Calabria ha avuto un incremento percentuale di casi del 38,7%; la Campania del 50,9%. La Calabria ha contato 995 casi testati per 100 mila abitanti, con un rapporto positivi-casi testati dell'8,4%.

Continua a pagina 2

BIDEN VEDE LA VITTORIA E PARLA DA PRESIDENTE MA TRUMP NON CI STA IL TYCOON AGITA LE PIAZZE: «STOP AL VOTO». I GIUDICI LO IGNORANO

BARRICATO IN CASA (BIANCA)



Donald Trump, 74 anni

Pioli e Bolognini da pagina 8 a pagina 11

DALLE CITTÀ

Bologna, ruspe in azione

Addio Capannina Un ristorante sulle ceneri della discoteca

Orsi in Cronaca

Bologna, verso il 2021

Candidato sindaco Ipotesi Pizza per il centrodestra

Rosato in Cronaca

Crevalcore, alla Magneti Marelli

Ricattano operaia per nascondere l'infortunio

Trombetta in Cronaca



La casa dove fu ucciso il piccolo Samuele

Cogne, la villetta dell'orrore all'asta per 800mila euro

Leoni a pagina 17



L'addio sul palco al grande attore

Proietti, l'ultimo applauso Il teatro omaggia il suo re

Bertuccioli a pagina 24





VENERDI 6 NOVEMBRE 2020

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 264, 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

**«BOND SARÒ IO, UNA DONNA NERA»
007 PASSA IL TESTIMONE A LASHANA**

SABADIN / PAGINA 38



**IL NUOVO LIBRO AUTOBIOGRAFICO
Allende: «Il femminismo
è la vera rivoluzione»**

DEL VECCHIO / PAGINA 41

INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 20
Programmi-Tv	Pagina 37
Xbox	Pagina 38
Sport	Pagina 42

I NUMERI DELL'EMERGENZA COVID DESCRIVONO UN QUADRO PREOCCUPANTE PER LA REGIONE CHE POTREBBE SLITTARE NELLA FASCIA ARANCIONE

Ricoveri, contagi e vittime: Liguria, la mappa del rischio

I governatori contestano i criteri con cui il governo ha diviso l'Italia. Speranza: «Irresponsabili»

Per il numero di posti occupati in terapia intensiva solo Lombardia e Piemonte sono messe peggio della Liguria. Per i ricoveri in generale di pazienti Covid, è già stata superata la soglia d'allarme. Anche sul fronte della percentuale dei nuovi positivi la Liguria figura tra le regioni con il tasso più alto. E per il numero dei decessi, l'età avanzata della popolazione ligure spinge l'indicatore in alto. È questo il check up della Liguria che, con numeri simili, rischia di slittare prossimamente nella fascia arancione, che prevede maggiori restrizioni. Nel frattempo, a livello nazionale, è rimasto per tutto il giorno in cadescenza lo scontro tra governo e governatori.

SERVIZI / PAGINE 2-9

IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

REGIONI,
UN BRUTTO
TEATRINO

Neppure il ricorso a Luigi Pirandello, autore e regista magistrale del gioco delle apparenze sulla realtà (e viceversa), consentirebbe di spiegare, dopo la sofferta approvazione dell'ultimo Dpcm, cosa veramente stia accadendo tra il governo e i governatori. Le dure contestazioni, condivise dal centrodestra, e in particolare da Salvini, che ha rotto la fragile tregua del centrodestra con il governo, dei dati e della ripartizione del territorio italiano, in aree di diverso colore, gravità e rigore delle misure anti-Covid.

L'ARTICOLO / PAGINA 13



Fuga verso il mare, assalto alle seconde case

Le passeggiate della Riviera (Rapallo nella foto Piumetti) si sono popolate già ieri di nuovi arrivi

MENDUINI / PAGINA 7

IL NUOVO DECRETO

Paolo Baroni

**Più aiuti a bar, pizzerie
e bus turistici
Esclusi i ristoranti**

Il nuovo decreto sui ristori, che dovrebbe approdare oggi sul tavolo del Consiglio dei ministri, prevede benefici maggiori per i bar, le pizzerie al taglio e i bus turistici.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

ROLLI



IL REPORTAGE DA GENOVA

Licia Casali

**Nella centrale del 118
«Stringe il cuore
l'ansia degli anziani»**

«Certe telefonate sono una stretta al cuore. Non ci si abitua mai alla voce ansiosa di un'anziana». Francesco Bernano, direttore del servizio di emergenza 118/112, racconta le giornate in centrale. L'ARTICOLO / PAGINA 6

BUONGIORNO

Marco Ugo Filisetti, direttore generale dell'Ufficio scolastico delle Marche, è noto soltanto a qualche entomologo di palazzo per le interrogazioni parlamentari sulla fulmineità della carriera (non tale comunque da imporre l'erezione di una statua equestre), e sulla coincidente parentela con Mariastella Gelmini. Nelle Marche s'è fatto un nome coi messaggi augurali all'apertura dell'anno scolastico, in cui sollecita gli studenti a essere «martiri» delle idee, coraggiosi come solo la gioventù sa esserlo, e ricordandogli che «la vita scorre impetuosa nelle vene della Comunità: che quella vita sia la vostra vita». Questo nel 2019. Nel 2020 la prosa dannunziana (pardon) e l'ardore risorgimentale (pardon) confermarono il martirio e il coraggio e trovarono una leggerissima variante: «La vita scorre impetuosa nelle vene della Comunità, quando è presente una gioventù consapevole che il domani le appartiene». L'altro giorno, però, festeggiando le Forze armate e la vittoria nella Prima guerra mondiale, Filisetti ci ha dato dentro, e si è preso del fascista. Il reverente pensiero, la morte per la Patria, una gioventù lontana dai pavidi, il solito martirio, il senso di sé sotto le armi, e il finale da rullo di tamburi: proclamando il nome dei caduti, ha scritto, «sentiamo rispondere, come nelle trincee della Grande Guerra, all'appello serale del comandante: PRESENTE!» (declino la responsabilità del matuscolo). L'allarme antifascista si direbbe all'altezza della minaccia costituita da Filisetti: dopo la lettura della solenne invocazione, i suoi studenti saranno andati a giocare alla playstation, e lui ai soldatini.

L'appello serale

MATTIA FELTRI

ESPERTI DELLE SOLUZIONI OTTICHE ALLE ESIGENZE DELLA VISTA



PARTNER TECNICO DEL VOSTRO MEDICO OCULISTA DI FIDUCIA

AURUM
OPERAZIONE PROTEZIONE E AUMENTO DELLA RICICLAGGIA TRUCCHI

**COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA**

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odéon)

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





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A agevolazioni Superbonus 110%: il massimale si calcola all'inizio dei lavori

Luca De Stefani
— a pagina 25

Plus24 Scommessa Italia: le prospettive di Piazza Affari con i lockdown

— domani con il quotidiano



EDISON
DIVENTIAMO L'ENERGIA CHE CAMBIA TUTTO.

FTSE MIB 19731,38 +1,93% | XETRA DAX 12568,09 +1,98% | CAC40 4983,99 +1,24% | SPREAD BUND 10Y 128,20 -0,50 | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Produttività, l'Italia scivola sotto zero

COMPETITIVITÀ

Nel 2019 l'indice sul totale dei fattori per la prima volta in negativo a -0,5%

L'industria traina l'innovazione, ma pesa un terziario arretrato

Edizione chiusa in redazione alle 22.45

Dopo anni di bassa crescita, la produttività in Italia arretra. Tanto da scivolare sotto la media europea. Lo segnala l'Istat, secondo cui nel 2019 la produttività del lavoro (valore aggiunto per ora lavorata) si riduce dello 0,4%, quella del capitale (rapporto tra valore aggiunto e input di capitale) dello 0,8%. Nel periodo 2014-2019 il tasso medio annuo di crescita della produttività del lavoro è aumentato dello 0,2% mentre nel precedente periodo (2009-2014) era stato dello 0,7%. La produttività del

capitale nel quinquennio 2014-2019 è cresciuta dello 0,8% (stazionaria nel quinquennio precedente). Nello stesso periodo media Ue la crescita della produttività del lavoro è stata dell'1,3%. La dinamica negativa del 2019 arriva dopo un lungo periodo di crescita molto lenta della produttività del lavoro (0,2% in media nel periodo 2014-2019). Il valore aggiunto in volume dei settori produttori di beni e servizi market presenta invece una variazione nulla.

Pogliotti e Tucci — a pag. 6

MISURE RETROATTIVE

Industria 4.0: il piano parte da novembre e durerà fino al 2022

Carmine Fotina — a pag. 8

APPELLO A GOVERNI UE

Confindustria, Bdi e Medef: «Scelte forti anti crisi»

Nicoletta Picchio — a pag. 7

Covid, l'Iss: inattendibili i dati sui ricoveri campani Migliora l'Rt di Milano

EMERGENZA SANITÀ

Ieri segnalati oltre 34 mila nuovi contagi in Italia. Crescono i decessi: 445

Oggi è in vigore la zona rossa in Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e Calabria. L'Istituto superiore di sanità (Iss) spiega i numeri che hanno portato al lockdown in queste regioni: i dati sui ricoveri ospedalieri della Campania, in zona gialla, sono inattendibili. Diverso il caso della Lombardia. Negli ultimi dieci giorni l'indice Rt nella città metropolitana di Milano-Lodi (milioni di abitanti) è sceso da oltre a 1,57 (1,5 è la soglia Rt che fa scattare l'entrata in area rossa). Andamento simile nell'intera regione. Quello che non è in calo al livello nazionale sono i numeri quotidiani: 34.915 nuovi contagi e 445 decessi.

Bartoloni e Monaci — a pag. 4

L'andamento dell'indice Rt e dei contagi



LE INTERVISTE

LA SOTTOSGREGARIA

Zampa: le Regioni forniscono i dati

— a pagina 4

L'EPIDEMIOLOGO

La Vecchia: in calo i numeri lombardi

— a pagina 4

ACCORDI IN USA E TURCHIA



Mobilità hi tech. Sperimentazioni per il robot della Piaggio che trasporta fino a 20 kg e segue il suo proprietario

Nuovi progetti pilota per i robot Piaggio

Antonio Larizza — a pag. 14

PANORAMA

PARLAMENTO EUROPEO

Accordo Ue sullo stato di diritto No da Polonia e Ungheria

Il Parlamento europeo e la presidenza tedesca del Consiglio Ue hanno siglato un accordo preliminare sul meccanismo dello stato di diritto legato al pacchetto economico che comprende il Bilancio europeo e gli aiuti del Recovery fund. La Polonia però parla di «attacco alla sovranità», contesta l'accordo e minaccia il veto. Anche per l'Ungheria si tratta di «ricatto inaccettabile». — a pagina 22

DOPO VIENNA

DEBOLEZZE EUROPEE E APPETTITI DI ERDOGAN

di Valerio Castronovo

— a pagina 21

VERIFICA DI MAGGIORANZA

Conte: patto di legislatura con riforma costituzionale

Un patto di legislatura con riforma costituzionale «per rendere più efficace il sistema» e mettere ordine nei rapporti tra Stato e regioni. È la strada che ha scelto Giuseppe Conte per la verifica di governo con il leader della maggioranza, Crimi, Zingaretti, Renzi e Speranza. «Non c'è il tema» del rimpianto. — a pagina 10

MOBILITÀ

Bonus Bici, riaperti i termini Costa: sarà rifinanziato

Si riaprono i termini del bonus bici e monopattini. Chi non è riuscito ad ottenere il bonus, dal 9 novembre al 9 dicembre può iscriversi alla piattaforma www.buonomobilta.it e caricare scontrino o fattura. Il bonus, andato esaurito in 24 ore, sarà rifinanziato, ha detto il ministro dell'Ambiente Costa. — a pagina 12

I CONTI DELLE BANCHE

UniCredit, crescono i profitti Mustier: no M&A

— Servizio a pagina 16

Mps accantona 410 milioni in vista dei rischi legali

Luca Davi — a pagina 16

Bpm, utile a 157 milioni Castagna: no comment su Agricole

Maximilian Cellino — p. 17



Usa, Biden aumenta il vantaggio Il giallo dei 300mila voti sparisiti

ELEZIONI PRESIDENZIALI

Arizona e Nevada decisivi Respinti i ricorsi di Trump: va avanti lo spoglio dei voti

Il testa a testa infinito Biden-Trump sembra volgere definitivamente a favore dello sfidante, che aumenta il risicato vantaggio in Nevada e Arizona: vincendo in entrambi, avrà la maggioranza assoluta dei grandi elettori. Intanto sono stati respinti dai giudici i primi due ricorsi di Trump per bloccare il conteggio in quattro stati. Giallo su 300mila voti postali scomparsi.

Barlaam e Valsania — a pag. 3

L'ANALISI

LO STALLO DI UN PAESE POLARIZZATO

di Sergio Fabbrini

Non sappiamo ancora come andrà a finire. Ma sappiamo che l'America non è mai stata così polarizzata, almeno dalla fine della Seconda Guerra Mondiale.

— Continua a pagina 3

FALCHI & COLOMBE

COSÌ LA FED TRANQUILLIZZA L'AMERICA

di Donato Mascardaro

La Fed ha tranquillizzato gli Stati Uniti, confermando che la politica monetaria sarà una sorta di doppio Valium: molto espansiva e per molto tempo.

— Continua a pagina 2

FINANZA

Salini: «Astaldi è uscita dalle secche»

Laura Galvagni — a pag. 19

Enel conferma target e dividendi

Laura Serafini — a pag. 19

Leonardo, Profumo tira dritto

Gianni Dragoni — a pag. 18

OGGI CON IL SOLE 24 ORE
How to spend it raddoppia con lo speciale sulla bellezza
A 0,50 euro oltre il prezzo del quotidiano

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA

La metamorfosi di Woolrich esplora le tendenze lifestyle

Giulia Crivelli — a pag. 38





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 6 novembre 2020
Anno LXXVI - Numero 307 - € 1,20
San Leonardo di Limoges

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Falerona a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

CHI DECIDE IL LOCKDOWN

Ci mancava solo l'algoritmo

E' la nuova scusa dell'esecutivo per chiudere in casa i cittadini delle Regioni non allineate

Con una formula matematica che nessuno riesce a capire Conte toglie le libertà personali

Folle la scelta sulla Campania il governo la salva dalla stretta subito dopo De Luca la chiude

Tempo di Osho



"In campana che ce metto 'n attimo fave cambia colore"

Alcamo, Antonelli, Martini e Mineo da pagina 2 a 5

DI FRANCO BECHIS

C'è una indicazione speciale che deve essere stata inserita dal governo nell'algoritmo che determina la gravità delle chiusure territoriali stabilite da Giuseppe Conte: una regione rossa non può diventare rossa. (...)

Segue a pagina 5

I numeri della pandemia

Nuovo picco di contagi
E i morti ieri sono stati 445

Mariani a pagina 7

Ospedali vicini al collasso

Nella capitale seicento malati
che attendono un posto letto

Sbraga a pagina 18

Gli hotel provano a reinventarsi

Cinquanta euro a notte
per una camera-quarantena

Verucci a pagina 18

Europa League

La Roma ne fa cinque
ai rumeni del Cluj
e va in testa al girone



Austini, Biafora, Carmellini e Zotti alle pagine 28 e 29



Roma saluta commossa
il suo Gigi: «Ciao maestro»

Il corteo funebre ha attraversato la città tra la folla in lacrime. Poi in chiesa l'ultimo saluto di famiglia e amici-vip a Proietti

... Il mattatore, Gigi Proietti, che ha inventato e reso popolare l'one man show ha viaggiato da solo anche nel giorno delle sue esequie in una Roma blindata per il lutto cittadino e soprattutto per le regole previste dall'emergenza Covid. La sua auto è stata scortata dalle moto della Polizia e dei Carabinieri e ha ricevuto un omaggio in Campidoglio, ma soprattutto quello della sua gente raccolta in strada in lacrime al passaggio del feretro. Poi la cerimonia privata a Piazza del Popolo con la famiglia e pochi amici.

Buzzei e De Matteis alle pagine 16 e 17

la **S** TORACIATA
E poi diciamo.
Conte è sempre stato amico di Biden.

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

Il diario
di Maurizio Costanzo



Non so come andrà a finire fra lo Stato Italiano e lo Stato di San Marino. San Marino è uno Stato sovrano che non è chiamato a seguire quanto stabilito dallo Stato Italiano. L'Italia ha detto «chiusi i bar e i ristoranti», ma San Marino non l'ha detto. Perciò da tutta la Romagna arrivano in tanti a San Marino a bere e a mangiare. Ripeto: hanno ragione tutti: lo Stato Italiano, lo Stato di San Marino e gli italiani che varcano la frontiera. D'altra parte, non si può chiedere al Reggente di San Marino di uniformarsi alle decisioni dell'Italia. Vi confesso che se anziché a Roma fossi a Bologna, farei un salto a San Marino.



befinance.it

Be

TAX CLAIMS

acquisto crediti fiscali

Ora la Cina può scrutare la Casa Bianca con interesse ma anche senza preoccupazione perché si sente forte

Lorenzo Riccardi a pag. 7

www.italiaooggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

befinance.it

Be

TAX CLAIMS

acquisto crediti fiscali

IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Il superbonus anche per imprese e lavoratori autonomi. Ma con limiti

Poggiani a pag. 30

È emergenza per tutti i bilanci

In tempi di pandemia la deroga al presupposto della continuità aziendale si applica anche ai bilanci consolidati redatti secondo i principi nazionali

In tempi di pandemia la deroga al presupposto della continuità aziendale si applica anche ai bilanci consolidati redatti secondo i principi nazionali. L'Organismo Italiano di contabilità ha messo in consultazione il nuovo documento interpretativo con cui precisa che la disposizione del comma 2 dell'art. 38-quater della legge 17 luglio 2020, n.77 si estende a tutti i documenti redatti sino al 31 dicembre 2020.

Pollio a pag. 25

Ripresa sicura l'anno prossimo ma bisognerà trovare il modo di smaltire il mega debito



Una ripresa economica forte nella maggior parte del mondo industrializzato, e nell'Ue, è prevista in qualche momento del 2021, probabilmente nel secondo semestre, anticipato dalle borse, grazie alla disponibilità di vaccini e terapie antivirali sufficientemente efficaci. Ma guardando ancora più avanti si intravede il problema di come gestire e smaltire nel tempo una massa di debito pubblico che eccede la capacità degli Stati di ripagarlo. Infatti, stanno aumentando gli appelli per la cancellazione dell'extradito acceso per la gestione della pandemia. E nell'Eurozona il problema dell'extradito è di più difficile gestione.

Pelanda a pag. 9

LA RESA AL COVID

Gli albergatori di Palermo consegnano le chiavi al sindaco

Merli a pag. 10

CONSIGLIO DI STATO

Carte di credito, rimborsi possibili soltanto con l'App IO

Bartelli a pag. 28

PREDICA E RAZZOLA MALE

La p.a. impone divieti ma non fa il suo dovere

Maffi a pag. 8

È LA CITTÀ PIÙ BRUTTA

Germania, Chemnitz (ex Ddr) sarà capitale della cultura

Giardina a pag. 13

BONUS BICI

Si riparte con le domande, dal 9 novembre al 9 dicembre

Chiarello a pag. 31

Congedo Covid per la quarantena scolastica del figlio e per lo stop all'attività didattica in presenza

La Dad lascia a casa i genitori

Dal 29 ottobre i genitori, lavoratori dipendenti, possono fruire del congedo Covid, oltre che per la quarantena scolastica del figlio, anche nel caso in cui sia stato disposto lo stop dell'attività didattica in presenza e anche per i figli d'età pari o superiore a 14 anni e inferiore a 16 anni. Lo prevede l'art. 22 del decreto Ristori n. 137/2020, illustrato dalla circolare n. 22/2020 della Fondazione studi dei consulenti del lavoro, diffusa ieri.

Ciròli a pag. 32

DIRITTO & ROVESCIO

Nel febbraio-marzo di quest'anno, quando esplose furiosamente e di punto in bianco la pandemia del Covid, prendendo tutti in contropiede, i Rup delle aziende sanitarie e ospedaliere vennero investiti e travolti dalla assillante domanda di mascherine, guanti, camici, disinfettanti, medicinali, sale di rianimazione e attrezzature varie, che spesso erano esauriti o non si trovavano nemmeno sul mercato nazionale ma che servivano subito e che quindi vennero febbrilmente cercati in tutto il mondo. Adesso, con la calma dei potenti, si è fatta viva l'Anac (come spiega Giovanni Galli a pag. 34 di ItaliaOggi) che sta mandando coloro che «non hanno compilato regolarmente i campi informativi delle procedure Simog». In agguato infatti c'è «l'art. 213, comma 9 del dlgs 50/2016» che prevede multe personali da 500 a 50 mila euro». Sarebbe come chiedere a un soldato in prima linea per chi ha spreco le munizioni.

CONSIGLIERE LASCIA IL M5S: NON VUOLE L'ALLEANZA COL PD

Torino, Appendino resta appesa a un voto. Il suo



Chiara Appendino

In vista delle elezioni comunali del prossimo anno anche a Torino si sta cercando di arrivare a un'alleanza tra M5s e Pd, tanto che la decisione della sindaca grillina Chiara Appendino di non ricandidarsi è interpretata come un segnale all'embrasson nous tra le due formazioni politiche. Ma il beau geste dell'Appendino e l'intesa col Pd stanno creando un terremoto tra i pentastellati. L'ultimo gesto di dissenso è quello del consigliere comunale Damiano Carretto, che se n'è andato sbattendo la porta: adesso la maggioranza M5s che appoggia l'Appendino ha solo un voto più delle opposizioni, quello della sindaca. Basta un ralfredore di qualcuno e la giunta andrà sotto.

Valentini a pag. 10

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Emergenza Covid - Il documento Oic sulla continuità aziendale

Fisco - Il parere del Consiglio di stato sul regolamento sul cashback

IO ONLINE Lavoro - Premio dipendenti e attività sindacale, la risposta delle Entrate

CANTIERE ALTO ADRIATICO

Il Covid ha affondato anche uno storico cantiere boutique italiano

Giacobino a pag. 11

MARKETING

È boom di agenzie pubblicitarie indipendenti

Capitani a pag. 16

ITALIAN DESIGN ICONS

Il design italiano dal 20 novembre fa rotta su Shanghai

Sottolaro a pag. 17

OSSERVATORIO POLIMI

Contenuti digitali, spesa a +20%, videogiochi al top

Secchi a pag. 19

IL VALORE PUÒ NASCERE DOVE MENO TE LO ASPETTI

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

06/94.81.69.05
info@befinance.it
befinance.it

Be
TAX CLAIMS

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

HERNO

la Repubblica

HERNO

Fondatore *Eugenio Scalfari*

il venerdì

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 263

Venerdì 6 novembre 2020

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

LE MISURE ANTI-COVID

Il tricolore della discordia

Le Regioni protestano contro la divisione in zone gialle, arancioni e rosse. Cortegi in Calabria. Il Piemonte: rivedere i dati. La Lega: puniti i lombardi. Ieri 445 morti: il bilancio più grave dal 2 maggio

Il commento

La politica lacerata non frena il virus

di **Francesco Bei**

Il treno sta accelerando. Aumentano i morti, aumenta il tasso di positività, il contagio si sta diffondendo a una velocità superiore al previsto.

● a pagina 37

Il racconto

La via di mezzo cromatica

di **Marco Belpoliti**

Il verde non si è acceso. Quindi non c'è via libera. Il verde del Covid free sulla cartina non c'è. L'Italia appare per la maggior parte colorata di giallo.

● a pagina 36



▲ Cosenza Un corteo di protesta

Scatta da oggi il lockdown nelle zone rosse del Paese: Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e Calabria. Nuove misure per contenere la pandemia di Covid 19 anche nelle altre aree, arancioni e gialle. Nelle Regioni è rivolta contro le restrizioni del governo. La protesta si spinge fino alla minaccia di impugnarne le ordinanze appena firmate. I nuovi contagi di coronavirus sono 34.505 in un solo giorno, le vittime 445.

di **Bocci, Ciriaco, Dazzi, Susi Lopapa, Giusberti, Visetti e Ziniti** ● da pagina 2 a pagina 11

Potrebbero entrare nel decreto ristori

Tv, pronte le nuove regole per salvare Berlusconi da Vivendi

di **Claudio Tito**

La legge Gasparri finalmente sta per andare in soffitta. E nel frattempo il governo spezza una lancia in favore di Mediaset. E a tutela del "sistema-Italia" delle comunicazioni. Dalle tv ai giornali. Con una norma che rende più difficile fare acquisizioni in questo settore senza una sorta di controllo pubblico di congruità.

● a pagina 12

Domani in edicola

L'inserto Robinson e in regalo un giallo di De Silva

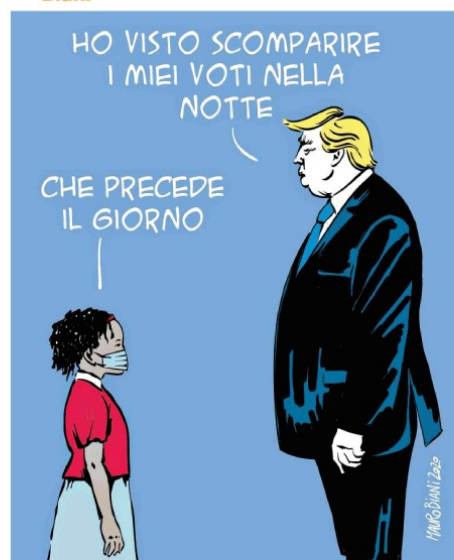


IL VOTO USA

L'ira di Trump: Biden ruba l'elezione

La Casa Bianca contesta i risultati: in azione la macchina democratica della corruzione. Lo sfidante: sono convinto di vincere

Biani



di **Basile, Colarusso, Flores d'Arcais, Lombardi e Rampini** ● da pagina 18 a pagina 21

L'editoriale

Il fiammifero populista

di **Ezio Mauro**

Nel gran fuoco polemico di uno scrutinio infinito, con il risultato ancora sospeso, abbiamo assistito ad una contraddizione clamorosa della libertà. La più grande democrazia del mondo è stata contestata dall'uomo che la guida.

● a pagina 37

Enrico Letta

"E ora il sovranismo morirà anche in Europa"

di **Annalisa Cuzzocrea** ● a pagina 25

Junot Díaz

"Perché il voto latino ha tradito i liberali"

di **Antonio Monda** ● a pagina 23



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

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervesa, 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

NZ



Tuttolibri Pérez-Reverte racconta Hemingway "Era un pallone gonfiato, l'ho preso a pugni"



L'iniziativa I gialli in regalo con La Stampa Domani De Silva e domenica Macchiavelli



LA STAMPA

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE! www.nobis.it

VENERDÌ 6 NOVEMBRE 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.305 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPELIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DC8-TO II www.lastampa.it GNN

COVID, 34.500 CASI E 445 MORTI. MA I TERRITORI IN ZONA ROSSA CONTESTANO LE CHIUSURE

Rivolta dei governatori Speranza: irresponsabili

Intervista a Cirio: "Perché la Campania resta aperta e il Piemonte no?"

Numeri allarmanti per l'epidemia Covid in Italia: in un giorno 34.500 contagiati e 445 morti. Dopo il Dpcm di Conte va in scena la rivolta dei governatori. Speranza: irresponsabili. Intervista a Cirio: "Perché la Campania resta aperta e il Piemonte no?". - PP. 2-11

L'ANALISI

DECISIVO L'INTERVENTO DEL QUIRINALE

IL TEATRINO DELLE REGIONI

MARCELLO SORGI

Neppure il ricorso a Luigi Pirandello, autore e regista magistrale del gioco delle apparenze sulla realtà (e viceversa), consentirebbe di spiegare, dopo la sofferta approvazione dell'ultimo Dpcm, cosa veramente stia accadendo tra il governo e i governatori.

APAGINA 23

IL CASO

L'ECONOMIA SOFFRE ANNI DI INATTIVITÀ

UN VACCINO PER LA CRISI

MARIO DEAGLIO

Viviamo nella ragionevole speranza che, grazie anche all'attuale "lockdown" di tutta l'Europa, il Covid-19 cominci a perdere terreno. Che ci lasci fare almeno un Natale all'antica, con un'adeguata riunione familiare; e che venga tenuto a bada dai vaccini in arrivo.

APAGINA 23

I DUE VOLTI DI TORINO

Quei pazienti a terra all'ospedale di Rivoli



IL LEGHISTA DI TORTONA E IL CORPO DELLE DONNE

MICHELA MURGIA

«Signora, vedo che lei non ha seguito il mio consiglio di usare le dita per il suo piacere personale. Le usa ancora per scrivere stron...». - P.5 POLETTO - P.5

Quell'ultimo bacio prima del lockdown



FOTOFRANCESCA LUI

UN DOLCE ADDIO AL MONDO DI PRIMA

SIMONA SPARACO

Nel mondo di prima un bacio alla stazione non avrebbe certo guadagnato spazio sui giornali, come questi due ragazzi che si tengono stretti in una stazione deserta. - P.7

LA CORSA PER LA CASA BIANCA

Biden, mani sull'America Trump: così è un furto



MIRKO STALINO

PAOLO MASTROLILLI INVIATO A WILMINGTON

Sono le dieci del mattino, quando il presidente Trump pubblica un messaggio a lettere cubitali

su Twitter: «STOP THE COUNT!». Ma perché fermare la conta dei voti, se congelandola adesso Biden conquisterebbe la Casa Bianca? - PP. 12-13 ALTRI SERVIZI - PP. 14-17

CHIUNQUE VINCA NON CAMBIERÀ MOLTO

LA LEZIONE DEGLI USA ALL'EUROPA

BILL EMMOTT

L'esito delle elezioni americane per la Casa Bianca ricorderà una frase di due famosi comici americani, Stan Laurel e Oliver Hardy: "Ecco un altro bel pasticcio in cui mi hai cacciato!". Il problema è che è improbabile che questo caotico esito democratico ci faccia sorridere. Ma può servire, mentre l'incertezza viene via via dissipata, come lezione agli europei e al resto del mondo.

APAGINA 23

CRESCIUTI I CONSENSI TRA GLI AFRICAMERICANI

MAL'EFFETTO DONALD NON SPARIRÀ

GIANNIRIOTTA

L'affluenza alle urne delle elezioni Usa 2020 potrebbe, quando la ricerca dei voti sarà conclusa e un vincitore assegnato alla Casa Bianca, superare il record assoluto a quota poco sotto 160 milioni, ben oltre i 136 della sfida 2016. Dopo generazioni di alto astensionismo, ai tempi del duello Kennedy-Nixon, 1960, votava la metà degli aventi diritto, gli americani ritornano a votare, attratti dalla tensione tra TrumpeBiden.

APAGINA 18

BUONGIORNO

Marco Ugo Filisetti, direttore generale dell'Ufficio scolastico delle Marche, è noto soltanto a qualche entomologo di palazzo per le interrogazioni parlamentari sulla fulmineità della carriera (non tale comunque da imporre l'erezione di una statua equestre), e sulla coincidente parentela con Mariastella Gelmini. Nelle Marche s'è fatto un nome coi messaggi augurali all'apertura dell'anno scolastico, in cui sollecita gli studenti a essere «martiri» delle idee, coraggiosi come solo la gioventù sa esserlo, e ricordandogli che «la vita scorre impetuosa nelle vene della Comunità: che quella vita sia la vostra vita». Questo nel 2019. Nel 2020 la prosa dannunziana (pardon) e l'ardore risorgimentale (pardon) confermarono il martirio e il coraggio e trovarono una leggerissima variante: «La vita scorre impetuosa nelle

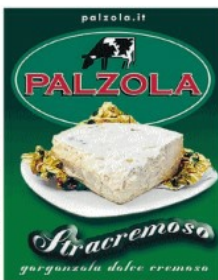
L'appello serale

MATTIA FELTRI

vene della Comunità, quando è presente una gioventù consapevole che il domani le appartiene». L'altro giorno, però, festeggiando le Forze armate e la vittoria nella Prima guerra mondiale, Filisetti ci ha dato dentro, e si è preso del fascista. Il reverente pensiero, la morte per la Patria, una gioventù lontana dai pavidi, il solito martirio, il senso di sé sotto le armi, e il finale da rullo di tamburi; declamando il nome dei caduti, ha scritto, «sentiamo rispondere, come nelle trincee della Grande Guerra, all'appello serale del comandante: PRESENTE!» (declino la responsabilità del mausoleo). L'allarme antifascista si direbbe all'altezza della minaccia costituita da Filisetti: dopo la lettura della solenne invocazione, i suoi studenti saranno andati a giocare alla playstation, e lui ai soldatini.

DIEGO DE SILVA PATROCINIO GRATUITO

Italia in Giallo DOMANI IN REGALO



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

Il bitcoin vola oltre quota 15 mila \$: dall'inizio dell'anno è raddoppiato

Gli investitori lo stanno preferendo come copertura contro i rischi politici. Solo nell'ultimo mese un rialzo del 40%.
Bussi a pagina 3

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

Il lusso rischia un tracollo delle vendite fino a -45%

Le previsioni per l'intero 2020 degli analisti del settore

Ferraro in MF Fashion

Anno XXXIII n. 220

Venerdì 6 Novembre 2020

€2,00 *Classificatori*



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

Con MF Magazine for Fashion n. 105 a €5,00 (€ 2,00 + € 3,00) - Con MF Magazine for Living n. 104 a €5,00 (€ 2,00 + € 3,00) - **ESCLUSIVO** MF RIVELA COME BRUXELLES INTERVERRÀ SULLO STRAPOTERE DEI BIG DEL WEB

Piano Ue contro Google & C

Il 2 dicembre la **Commissione** approverà i **nuovi** regolamenti su **antitrust** e uso dei social. Per gli **Stati** sarà possibile **imporre** lo spezzatino degli **Over The Top** e delle **piattaforme**. **Vestager** ha convinto tutti i Paesi **membri**, freno dall'Irlanda. Nel **2021** tutto già operativo

BIDEN PRESIDENTE DIMEZZATO? WALL STREET SPERA DI EVITARE LA STANGATA FISCALE



UNICREDIT

L'ad Mustier frena sul dossier Mps
Anche se il capitale è a livelli record

CALCIO & BUSINESS

Friedkin riapre al ceco Vitek per lo stadio della Roma

ALL'ASTA DA LUNEDÌ 9

Il Btp Futura può rendere il doppio rispetto a un titolo ordinario



CERCHI LA SOLUZIONE VELOCE E CONCRETA PER FAR DECOLLARE LA TUA AZIENDA?



CEDI I CREDITI FISCALI PER FINANZIARE GLI INVESTIMENTI

RIMBORSI IVA, IRES, IRAP E CREDITI D'IMPOSTA

Be TAX CLAIMS

06/94.81.69.05

info@befinance.it

befinance.it

CONTATTACI PER OTTENERE UNA NOSTRA VALUTAZIONE

Il Piccolo

Trieste

Il porto di Trieste lancia il servizio ferroviario con l'hub di Norimberga

Al via la prima circolazione del nuovo servizio ferroviario che collegherà lo scalo giuliano con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021, a due servizi a settimana. Il progetto intermodale parte in controtendenza rispetto al momento in cui l'Europa sta attuando politiche di chiusura dei confini per mitigare le problematiche legate al diffondersi del Covid-19. «Ulteriore prova questa -sottolinea il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino, che l'intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee». Il progetto nasce grazie alla presenza nello scalo giuliano del gruppo danese Dfds leader del trasporto Ro-Ro e shareholder del terminal Samer Seaports. Dfds movimenterà tra Trieste e la Baviera le unità in arrivo e partenza dalle sue navi attraverso il collegamento che sarà operato dalla joint Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del **sistema** logistico del porto, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Il servizio collegherà il molo V con quello il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del **sistema** industriale della Baviera oltre a quello del Friuli Venezia Giulia.

ECONOMIA

Banca Generali, utile stabile «Il patrimonio resta solido»

Per il bilancio il gruppo della Bce compie la distribuzione della prima tranche del dividendo per la lista del voto, il Cda Piazza «Crescita più chi è riuscito»

Friulia Civibank: piano di aiuti da 10 milioni per il turismo Fvg

Il porto di Trieste lancia il servizio ferroviario con l'hub di Norimberga

Il porto di Trieste lancia il servizio ferroviario con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021, a due servizi a settimana. Il progetto intermodale parte in controtendenza rispetto al momento in cui l'Europa sta attuando politiche di chiusura dei confini per mitigare le problematiche legate al diffondersi del Covid-19. «Ulteriore prova questa -sottolinea il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino, che l'intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee». Il progetto nasce grazie alla presenza nello scalo giuliano del gruppo danese Dfds leader del trasporto Ro-Ro e shareholder del terminal Samer Seaports. Dfds movimenterà tra Trieste e la Baviera le unità in arrivo e partenza dalle sue navi attraverso il collegamento che sarà operato dalla joint Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del **sistema** logistico del porto, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Il servizio collegherà il molo V con quello il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del **sistema** industriale della Baviera oltre a quello del Friuli Venezia Giulia.

Porti: Trieste; al via servizio ferroviario con Norimberga

D' Agostino, ulteriore prova di opportunità intermodalità scalo

(ANSA) - TRIESTE, 05 NOV - Al via oggi la circolazione del nuovo servizio ferroviario che collegherà il porto di Trieste con l' hub di Norimberga, a nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021, a due servizi a settimana. Lo rende noto lo scalo giuliano Il progetto intermodale è "un' ulteriore prova - ha osservato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino - che l' intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee". Il progetto - spiega l' Authority - nasce sull' onda della solida presenza di Dfds nello scalo giuliano, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro e shareholder del terminal Samer Seaports, che movimenterà tra Trieste e la Baviera le unità in arrivo e partenza dalle sue navi attraverso il collegamento che sarà operato dalla joint Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria. Il servizio collegherà il molo V con il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo "Bayernhafen" e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del **sistema** industriale della Baviera e del Friuli Venezia Giulia. Sono stati inoltre attivati contatti con player del territorio regionale per verificare la possibilità di utilizzo dell' hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi. "Questo nuovo treno - ha concluso D' Agostino - è la conferma che la vocazione internazionale è prerogativa unica del **sistema** logistico del porto di Trieste ed è soprattutto espressione della sua identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l' Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera". (ANSA).

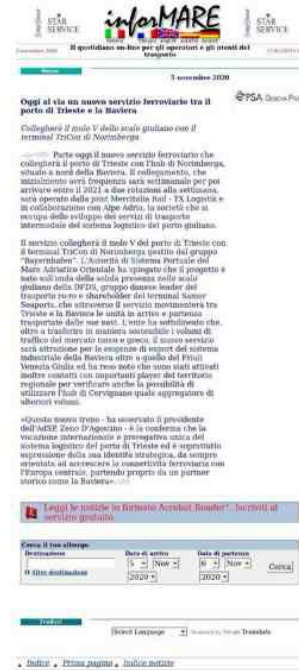


Informare

Trieste

Oggi al via un nuovo servizio ferroviario tra il porto di Trieste e la Baviera

Collegherà il molo V dello scalo giuliano con il terminal TriCon di Norimberga. Parte oggi il nuovo servizio ferroviario che collegherà il porto di Trieste con il hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Il collegamento, che inizialmente avrà frequenza sarà settimanale per poi arrivare entro il 2021 a due rotazioni alla settimana, sarà operato dalla joint Mercitalia Rail - TX Logistik e in collaborazione con Alpe Adria, la società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del **sistema** logistico del porto giuliano. Il servizio collegherà il molo V del porto di Trieste con il terminal TriCon di Norimberga gestito dal gruppo "Bayernhafen". L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** ha spiegato che il progetto è nato sull' onda della solida presenza nello scalo giuliano della DFDS, gruppo danese leader del trasporto ro-ro e shareholder del terminal Samer Seaports, che attraverso il servizio movimenterà tra Trieste e la Baviera le unità in arrivo e partenza trasportate dalle sue navi. L' ente ha sottolineato che, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, il nuovo servizio sarà attrazione per le esigenze di export del **sistema** industriale della Baviera oltre a quello del Friuli Venezia Giulia ed ha reso noto che sono stati attivati inoltre contatti con importanti player del territorio regionale per verificare anche la possibilità di utilizzare l' hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi. «Questo nuovo treno - ha osservato il presidente dell' AdSP, Zeno D' Agostino - è la conferma che la vocazione internazionale è prerogativa unica del **sistema** logistico del porto di Trieste ed è soprattutto espressione della sua identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l' Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera».



Informazioni Marittime

Trieste

Porto di Trieste, nuovo servizio ferroviario per Norimberga

Un treno settimanale gestito da DFDS collega Turchia, Grecia, Italia e Germania. Collegamento marittimo con la joint Mercitalia Rail-TX insieme ad Alpe Adria

Si arricchisce il network intermodale del **porto** di **Trieste**. Al via oggi la prima circolazione del nuovo servizio ferroviario che collegherà lo scalo giuliano con l'hub di Norimberga, in Germania, Nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021 a due servizi a settimana. La gestione del servizio è di DFDS, gruppo danese leader del trasporto ro-ro e shareholder del terminal Samer Seaports, tramite un collegamento marittimo in joint con Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico del **porto**. Nello specifico, viene collegato il molo V con il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen, trasferendo traffico proveniente da Turchia e Grecia. L'Adsp informa che sono stati inoltre attivati contatti con «importanti player del territorio regionale» per verificare anche la possibilità di utilizzare l'hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi. Un percorso di implementazione del trasporto merci via ferrovia del **porto** di **Trieste** (primo in Europa per quota ferroviaria) che rappresenta, afferma il presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino, una «ulteriore prova che l' intermodalità nel **porto** di **Trieste** riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee». Un treno che conferma «la vocazione internazionale del **porto** di **Trieste**» e la sua «identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l' Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera».



Treno container da Trieste a Norimberga

Lo ha confermato il presidente Zeno D'Agostino durante l'intervista sul nostro quotidiano

Veziò Benetti

LIVORNO Il porto di Trieste potenzia ancora i servizi ferroviari e si conferma ai vertici nel nostro Paese. Al via dallo scalo giuliano un treno container per Norimberga una destinazione mai servita, ma ritenuta di fondamentale importanza. In questa direzione solo Monaco veniva raggiunto dai treni container in partenza dallo scalo triestino. Nell'intervista con il presidente della **AdSp** del mar Adriatico orientale Zeno D'Agostino non si poteva non ricordare la vicinissima scadenza del suo mandato. Ma considerando l'affetto nei suoi confronti sempre dimostrato dalla ministra De Micheli, dalle Istituzioni giuliane e dai cittadini alabardati tutti si può credere che il presidente uscente sarà riconfermato e continuerà a condurre l'ente camminando sulla stessa linea seguita fino ad oggi. Nell'incontro non poteva essere tralasciato il lavoro svolto per la Piattaforma Logistica in joint con Amburgo che vedrà all'ormeggio la prima nave contenitori nella prima decade di Gennaio. La piattaforma è frutto di un lungo lavoro portato avanti con una serie di società che ne garantiranno il futuro, perchè aziende di spessore internazionale. Nell'incontro via skype con Zeno si è ricordata anche la via della Seta che ha avuto un passato, ha un presente e avrà un futuro ha detto Zeno. Lascio comunque ai nostri lettori l'intervista completa informando che faremo un aggiornamento sul treno per Norimberga inaugurato da poche ore.



Trieste, parte il nuovo servizio ferroviario per Norimberga

GAM EDITORI

6 Novembre 2020 - Si arricchisce il network intermodale del porto di Trieste. Al via ieri la prima circolazione del nuovo servizio ferroviario che collegherà lo scalo giuliano con l' hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021, a due servizi a settimana. Il progetto intermodale parte dopo un lungo percorso di implementazione e in controtendenza rispetto al momento in cui l' Europa sta attuando politiche di chiusura dei confini per mitigare le problematiche legate al diffondersi del Covid-19. "Ulteriore prova questa - come ha rimarcato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino, che l' intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee". Il progetto nasce sull' onda della solida presenza di DFDS nello scalo giuliano, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro e shareholder del terminal Samer Seaports, che movimenterà tra Trieste e la Baviera le unità in arrivo e partenza dalle sue navi attraverso il collegamento che sarà operato dalla joint Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del **sistema** logistico del porto, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Il servizio collegherà il molo V con quello il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo "Bayernhafen" e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del **sistema** industriale della Baviera oltre a quello del Friuli Venezia Giulia. Sono stati inoltre attivati contatti con importanti player del territorio regionale per verificare anche la possibilità di utilizzare l' hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi.



Trieste, parte oggi il primo servizio ferroviario per Norimberga

Redazione

Trieste - Si arricchisce il network intermodale del porto di Trieste. Al via oggi la prima circolazione del nuovo servizio ferroviario che collegherà lo scalo giuliano con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021, a due servizi a settimana. Il progetto intermodale parte dopo un lungo percorso di implementazione e in controtendenza rispetto al momento in cui l'Europa sta attuando politiche di chiusura dei confini per mitigare le problematiche legate al diffondersi del Covid-19. 'Ulteriore prova questa - ha rimarcato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D'Agostino, che l'intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee'. Il progetto nasce sull'onda della solida presenza di DFDS nello scalo giuliano, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro e shareholder del terminal Samer Seaports, che movimenterà tra Trieste e la Baviera le unità in arrivo e partenza dalle sue navi attraverso il collegamento che sarà operato dalla joint Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del **sistema** logistico del porto, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Il servizio collegherà il molo V con quello il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo 'Bayernhafen' e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del **sistema** industriale della Baviera oltre a quello del Friuli Venezia Giulia. Sono stati inoltre attivati contatti con importanti player del territorio regionale per verificare anche la possibilità di utilizzare l'hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi. 'Questo nuovo treno - ha concluso D'Agostino è la conferma che la vocazione internazionale è prerogativa unica del **sistema** logistico del porto di Trieste ed è soprattutto espressione della sua identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l'Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera'.



Shipping Italy

Trieste

Al via un nuovo servizio ferroviario tra il porto di Trieste e Norimberga

Annunciato per la prima volta l'anno scorso dalla fiera Transport Logistic, è oggi diventato operativo, dopo un "lungo percorso di implementazione", un nuovo collegamento intermodale dal porto di Trieste a Norimberga al servizio delle unità in arrivo e partenza dai ro-ro di DFDS al molo V. A comunicarlo è stata la AdSP del Mar Adriatico Orientale, che ha evidenziato come il collegamento parta "in controtendenza rispetto al momento in cui l'Europa sta attuando politiche di chiusura dei confini per mitigare le problematiche legate al diffondersi del Covid-19". Trazionato da Mercitalia Rail - TX Logistik in collaborazione con Alpe Adria, il servizio nasce una frequenza settimanale, che diventerà bisettimanale "entro il 2021". Il suo punto di arrivo in Baviera è il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen. "Oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco" il collegamento - scrive ancora la port authority - sarà un'"attrazione per le esigenze di export del sistema industriale della Baviera oltre a quello del Friuli Venezia Giulia". Lo stesso ente ha spiegato di avere avviato "contatti con importanti player del territorio regionale" per verificare anche "la possibilità di utilizzare l'hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi". Il nuovo treno - ha commentato il numero uno della port authority, Zeno D'Agostino- è "la conferma che la vocazione internazionale è prerogativa unica del sistema logistico del porto di Trieste ed è soprattutto espressione della sua identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l'Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera'.



Annunciato per la prima volta l'anno scorso dalla fiera Transport Logistic, è oggi diventato operativo, dopo un "lungo percorso di implementazione", un nuovo collegamento intermodale dal porto di Trieste a Norimberga al servizio delle unità in arrivo e partenza dai ro-ro di DFDS al molo V.

A comunicarlo è stata la AdSP del Mar Adriatico Orientale, che ha

Il Piccolo

Trieste

Tryeste e Clpt lanciano l'alta scuola dei portuali

Coordinamento Lavoratori Portuali Trieste e Tryeste si siedono allo stesso tavolo e lanciano l'idea di un Istituto di formazione sulla portualità in **Porto Vecchio** da finanziare con parte del Recovery Fund. «A volte le idee possono andare in **Porto**. Come raccontato ieri (mercoledì, ndr) in diretta Fb da Stefano Puzzer - scrive Tryeste in un comunicato - assieme al Clpt ci stiamo impegnando per la progettazione di un Istituto internazionale di formazione professionale sulla portualità da insediare in **Porto** vecchio, anche attraverso l'utilizzo di parte dei fondi del Recovery Fund. Il centro di formazione potrebbe rispondere ai bisogni del futuro lavoratore portuale attraverso percorsi formativi di alto livello nei quali verrebbe garantita la centralità ai lavoratori più esperti. Nel mondo contemporaneo il sapere rappresenta la più importante risorsa in mano a chi lavora per poter restare al passo con i grandi cambiamenti tecnologici, ma anche per tutelare i propri diritti e la propria autonomia». --



Porto di Trieste: si arricchisce il network intermodale europeo con il nuovo servizio ferroviario per Norimberga

(FERPRESS) **Trieste**, 5 NOV Si arricchisce il network intermodale del **porto** di **Trieste**. Al via il 5 Novembre la prima circolazione del nuovo servizio ferroviario che collegherà lo scalo giuliano con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021, a due servizi a settimana. Il progetto intermodale parte dopo un lungo percorso di implementazione e in controtendenza rispetto al momento in cui l'Europa sta attuando politiche di chiusura dei confini per mitigare le problematiche legate al diffondersi del Covid-19. Ulteriore prova questa come ha rimarcato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, che l'intermodalità nel **porto** di **Trieste** riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee. Il progetto nasce sull'onda della solida presenza di DFDS nello scalo giuliano, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro e shareholder del terminal Samer Seaports, che movimenterà tra **Trieste** e la Baviera le unità in arrivo e partenza dalle sue navi attraverso il collegamento che sarà operato dalla joint Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico del **porto**, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Il servizio collegherà il molo V con quello il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del sistema industriale della Baviera oltre a quello del Friuli Venezia Giulia. Sono stati inoltre attivati contatti con importanti player del territorio regionale per verificare anche la possibilità di utilizzare l'hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi. Questo nuovo treno ha concluso D'Agostino è la conferma che la vocazione internazionale è prerogativa unica del sistema logistico del **porto** di **Trieste** ed è soprattutto espressione della sua identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l'Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera.



Il Nautilus

Trieste

Coordinamento Lavoratori Portuali Trieste e Tryeste al lavoro per un Istituto di formazione sulla portualità in Porto Vecchio

La collaborazione tra lavoratori e cittadini per il recupero formativo e produttivo dell' antico scalo La proposta: utilizzare parte del Recovery Fund per un investimento rilevante sul futuro della città A volte le idee possono andare in **Porto**. Come raccontato ieri, 4 novembre, in diretta facebook da Stefano Puzzer come Tryeste assieme al Coordinamento Lavoratori Portuali di Trieste (CLPT) ci stiamo impegnando per la progettazione di un Istituto Internazionale di Formazione Professionale sulla Portualità da insediare in **Porto** Vecchio, anche attraverso l' utilizzo di parte dei fondi del Recovery Fund. Il **Porto** Vecchio è un' area strategica che dovrebbe diventare a nostro avviso un parco eco-produttivo nel quale il mondo della ricerca e della formazione, assieme alle attività produttive che potrebbero insediarsi nell' area, potrebbero creare un vero e proprio ecosistema che garantisca alla città un futuro nel quale la conoscenza, i diritti dei lavoratori, l' ecocompatibilità rappresentino le principali leve di uno sviluppo che garantisca occasioni lavorative di qualità. Dentro questo sistema, il centro di formazione potrebbe rispondere ai bisogni del futuro lavoratore portuale attraverso percorsi formativi di alto livello nei quali verrebbe garantita la centralità ai lavoratori più esperti, che per anni hanno lavorato nel **Porto**, e che dopo lunghi anni di servizio potrebbero condividere le proprie esperienze, le proprie conoscenze e competenze ai colleghi presenti e futuri. Nel mondo contemporaneo il sapere rappresenta la più importante risorsa in mano a chi lavora per poter restare al passo con i grandi cambiamenti tecnologici, ma anche per tutelare i propri diritti e la propria autonomia. Trovare gli strumenti più idonei alla sua trasmissione è la più importante sfida che il mondo del lavoro e tutta la cittadinanza devono porsi. Noi abbiamo deciso di provarci.



Il Nautilus

Trieste

SI ARRICCHISCE IL NETWORK INTERMODALE EUROPEO DEL PORTO DI TRIESTE. PARTE OGGI IL NUOVO SERVIZIO FERROVIARIO PER NORIMBERGA

Trieste- Si arricchisce il network intermodale del porto di Trieste. Al via oggi la prima circolazione del nuovo servizio ferroviario che collegherà lo scalo giuliano con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021, a due servizi a settimana. Il progetto intermodale parte dopo un lungo percorso di implementazione e in controtendenza rispetto al momento in cui l'Europa sta attuando politiche di chiusura dei confini per mitigare le problematiche legate al diffondersi del Covid-19. 'Ulteriore prova questa - come ha rimarcato il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino, che l' intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee'. Il progetto nasce sull' onda della solida presenza di DFDS nello scalo giuliano, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro e shareholder del terminal Samer Seaports, che movimenterà tra Trieste e la Baviera le unità in arrivo e partenza dalle sue navi attraverso il collegamento che sarà operato dalla joint Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del **sistema** logistico del porto, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Il servizio collegherà il molo V con quello il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo 'Bayernhafen' e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del **sistema** industriale della Baviera oltre a quello del Friuli Venezia Giulia. Sono stati inoltre attivati contatti con importanti player del territorio regionale per verificare anche la possibilità di utilizzare l' hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi. 'Questo nuovo treno - ha concluso D' Agostino è la conferma che la vocazione internazionale è prerogativa unica del **sistema** logistico del porto di Trieste ed è soprattutto espressione della sua identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l' Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera'.



Si arricchisce il network intermodale europeo del Porto di Trieste

Parte oggi il nuovo servizio ferroviario per Norimberga. TRIESTE Si arricchisce il network intermodale del porto di Trieste. Al via oggi la prima circolazione del nuovo servizio ferroviario che collegherà lo scalo giuliano con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Inizialmente la frequenza sarà settimanale, per poi arrivare entro il 2021, a due servizi a settimana. Il progetto intermodale parte dopo un lungo percorso di implementazione e in controtendenza rispetto al momento in cui l'Europa sta attuando politiche di chiusura dei confini per mitigare le problematiche legate al diffondersi del Covid-19. Ulteriore prova questa come ha rimarcato il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, che l'intermodalità nel porto di Trieste riesce a creare importanti opportunità oltre che a garantire la connettività con le aree industriali europee. Il progetto nasce sull'onda della solida presenza di DFDS nello scalo giuliano, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro e shareholder del terminal Samer Seaports, che movimenterà tra Trieste e la Baviera le unità in arrivo e partenza dalle sue navi attraverso il collegamento che sarà operato dalla joint Mercitalia Rail-TX e in collaborazione con Alpe Adria, società che si occupa dello sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico del porto, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Il servizio collegherà il molo V con quello il terminal TriCon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del sistema industriale della Baviera oltre a quello del Friuli Venezia Giulia. Sono stati inoltre attivati contatti con importanti player del territorio regionale per verificare anche la possibilità di utilizzare l'hub di Cervignano quale aggregatore di ulteriori volumi. Questo nuovo treno ha concluso D'Agostino è la conferma che la vocazione internazionale è prerogativa unica del sistema logistico del porto di Trieste ed è soprattutto espressione della sua identità strategica, da sempre orientata ad accrescere la connettività ferroviaria con l'Europa centrale, partendo proprio da un partner storico come la Baviera.



«Vince» Musolino ma resta l' accusa per mobbing

Se ci sia stato (e ci sia ancora) mobbing, lo dirà la causa di merito. Per ora però il segretario generale dell' Autorità di sistema portuale Martino Conticelli perde il primo round contro il commissario dell' ente **Pino Musolino**. Conticelli aveva chiesto al tribunale del lavoro non solo di decidere nel merito, ma anche di inibire in via d' urgenza **Musolino** dal «continuare a porre in essere comportamenti di denigrazione, attacco gratuito ed ingiurioso», in particolare dal «pronunciare il venire meno del vincolo fiduciario» con lui in varie sedi. Ma il giudice Anna Menegazzo ha ritenuto questa istanza inammissibile, ritenendo che tali affermazioni siano «legittime manifestazioni del diritto di critica», ovviamente se rispettose dei principi di contenenza formale e sostanziale e di pertinenza. In caso di accuse false e con termini sopra le righe, sottolinea il magistrato, non serve certo un provvedimento del tribunale per riconoscerle come illegittime. Lo scontro tra segretario ed ex presidente, oggi commissario, nasce a marzo, quando **Musolino** ridimensionò il ruolo di Conticelli, togliendogli molte deleghe. Il segretario se ne era lamentato con il ministero delle Infrastrutture e a luglio aveva anche messo in campo un legale per tutelarsi e diffidare il suo superiore dal licenziarlo, cosa che **Musolino** ha sempre negato di voler fare (e non ha fatto). Ora l' ultima accusa riguarda l' ipotesi di mobbing. A breve il ministero dovrebbe nominare il nuovo presidente: in pole position ci sarebbero l' ex dirigente regionale Ilaria Bramezza, l' ex direttore di Confindustria Francesco Miggiani e il docente universitario Luciano Greco.



Lite al Porto, primo round a Musolino

Il giudice ha dichiarato inammissibile il ricorso per l'inibitoria richiesta dal segretario generale Conticelli lamenta di essere vittima di mobbing «Intenti vessatori, c'è una volontà di screditarmi»

GIANLUCA AMADORI

TRIBUNALE VENEZIA Primo round al commissario straordinario dell' Autorità portuale di Venezia, **Pino Musolino** nel contenzioso giudiziario avviato dal Segretario generale, Martino Conticelli, il quale ritiene di essere oggetto di un comportamento mobbizzante e per questo si è rivolto al Tribunale. Il giudice della sezione lavoro di Venezia, Anna Menegazzo, ha dichiarato inammissibile il ricorso d' urgenza presentato dall' avvocato padovano Giancarlo Moro che, per conto di Conticelli, chiedeva di inibire all' Autorità portuale di «continuare a porre in essere comportamenti di denigrazione, attacco gratuito ed ingiurioso», di «proseguire nella condotta mobbizzante» nonché di «pronunciare in qualsivoglia sede e con qualsivoglia modalità dichiarazioni o altre forme di significazione circa il venire meno del vincolo fiduciario». La battaglia tra Conticelli e **Musolino** prosegue da mesi, parallelamente alla questione dell' approvazione del bilancio dell' ente, ma è dallo scorso agosto che è diventata di pubblico dominio, dopo una diffida inviata dal primo al commissario straordinario dell' Autorità portuale. «INTENTI VESSATORI» Di fronte al giudice, Conticelli ha denunciato l' esistenza di un intento vessatorio nei suoi confronti, e della volontà di screditarlo in vista delle prossime selezioni per la posizione di presidente del Porto. Ha dichiarato, inoltre, che i rimproveri scritti a lui inflitti la scorsa estate costituiscono sanzioni disciplinari nulle ed illegittime. L' Autorità portuale, assistita dall' avvocato Marco De Cristofaro, si è costituita di fronte al Tribunale respingendo ogni addebito, sostenendo che quelle finite sotto accusa sono normali dialettiche nell' ambito dei rapporti di lavoro, e le parole di **Musolino** l' esercizio del diritto di critica da parte del commissario straordinario dell' ente. Nell' ordinanza depositata qualche giorno fa, il Tribunale ricorda che in sede di ricorso d' urgenza non si può entrare nel merito della vicenda, ma soltanto emettere provvedimenti a salvaguardia dei diritti del ricorrente che potrebbero risultare lesi in attesa della pronuncia di merito. Nel caso specifico, il giudice ha rilevato che i comportamenti contestati possono «costituire legittime manifestazioni del diritto di critica riservato tanto ai dipendenti che ai datori di lavoro, se rispettose dei principi di continenza sostanziale (veridicità) e formale e pertinenza». Di conseguenza non è possibile inibire a priori al commissario straordinario di rendere tali dichiarazioni. La causa a questo punto potrà proseguire nel merito. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Porto, segretario mobbizzato? Musolino ha esercitato diritto di critica

GIANNI FAVARATOR.D.R.

Round al commissario del porto **Pino Musolino**: non si può "zittire" il suo diritto di criticare un dirigente. Il Tribunale del lavoro ha dichiarato inammissibile il provvedimento d'urgenza, con il quale il segretario generale dell'Autorità portuale Martino Conticelli chiedeva di mettere la sordina all'ex presidente, ora commissario straordinario. Tra i due è maturata nel tempo una frattura. Conticelli si è rivolto al Tribunale chiedendo di inibire **Musolino**, «da continuare a porre in essere comportamenti di denigrazione, attacco gratuito ed ingiurioso», ordinandogli di «cessare dalla condotta mobbizzante e dal pronunciare in qualsivoglia sede dichiarazioni circa il venir meno del vincolo fiduciario». Per Conticelli, un «discredito», in vista anche del fatto che lui stesso ha presentato domanda per la posizione di presidente dell'Autorità portuale. Accuse respinte dal commissario, che parla di «normali dialettiche nell'ambito dei rapporti di lavoro ed esercizio di critica», sostenendo come sia stato Conticelli «sottostimando il ruolo di vertice dell'autorità portuale affidato dalla legge al presidente/commissario» a coinvolgere il ministero dei Trasporti, chiedendo l'annullamento di una delibera commissariale. I provvedimenti che ne erano seguiti non erano così «sanzioni disciplinari, ma richieste di iniziative correlate alle funzioni di segretario generale, a fronte dell'inerzia». Chiarito che un provvedimento d'urgenza non entra nel merito del contenzioso, la giudice Anna Menegazzo ha dichiarato inammissibile «inibire al commissario l'esercizio del potere di critica e la scelta delle modalità con le quali esercitarlo». Per la giudice, «l'esternazione di discredito nei confronti del segretario, attraverso la dichiarazione del venir meno del vincolo fiduciario o l'intervenuta violazione del dovere di buon funzionamento e correttezza delle funzioni possono costituire legittime manifestazioni del diritto di critica riservato tanto ai dipendenti che ai datori di lavoro, se rispettose dei principi di continenza sostanziale (veridicità) e pertinenza. (...) Non può accogliersi l'istanza di inibire a priori al commissario straordinario di rendere tali dichiarazioni». r.d.r.

MESTRE

L'IMPEDIMENTO DA FAVORITO DI ALCUNO HA NECESSITÀ DI CRITICA

Rispunta Stefano Gavioli con il progetto di un nuovo terminal nell'area ex Sirma

L'Autorità Portuale ha già dato il suo parere positivo e in attesa la Conferenza dei servizi per l'autorizzazione finale

PORTO, SEGRETARIO "MOBBIZZATO"? MUSOLINO HA ESERCITATO DIRITTO DI CRITICA

Abbiamo bisogno di aiuto per questi cani molto buoni ma in una situazione molto brutta.

Nera Jago Pluto

Azioni separate urgenti - Tel. 3487732107

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' imprenditore già coinvolto in alcune inchieste giudiziarie

Rispunta Stefano Gavioli con il progetto di un nuovo terminal nell' area ex Sirma

L' Autorità Portuale ha già dato il suo parere positivo e indetto la conferenza dei servizi per l' autorizzazione finale

GIANNI FAVARATOR.D.R.

Gianni Favarato Rispunta il noto e controverso imprenditore Stefano Gavioli, l' ex titolare della fallita ex Nuova Sirma di Marghera, dei cantieri navali Tencara e di un gruppo con un firmamento di società controllate, coinvolto a più riprese in diverse inchieste della magistratura veneziana e di altri capoluoghi italiani. Stefano Gavioli, in qualità di amministratore unico della società Magazzini Generali srl - registrata alla Camera di Commercio di Venezia come esercente di "attività di gestione e locazione di beni immobili propri" - ha presentato un progetto per la realizzazione di un nuovo terminal nell' area provvista di banchina portuale dell' ex Nuova Sirma rimasta di sua proprietà dopo il fallimento. Da qualche mese, nell' area sono iniziati i lavori «finalizzati» secondo quanto si scrive nella nota all' ultimo bilancio depositato da Magazzini Generali srl «alla realizzazione di un polo logistico intermodale». Stefano Gavioli aveva acquistato la fabbrica di mattoni refrattari (con banchina portuale) nel 1999 dalla Saint Gobain, ma pochi anni dopo ha portato alla chiusura l' azienda, che occupava oltre 200 dipendenti. Il progetto del nuovo terminal, ricadente nell' area di ambito portuale, è stato presentato all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale che - dopo avere valutato la compatibilità urbanistica del progetto con la pianificazione portuale e il Piano Operativo Triennale 2018-2020 - nei giorni scorsi ha emesso il decreto di convocazione della Conferenza di Servizi decisoria «in forma semplificata e in modalità asincrona». «La conclusione positiva dell' avviato procedimento amministrativo per il nuovo terminal» precisa il decreto dell' ente portuale «è subordinata all' acquisizione di pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, resi dalle amministrazioni e dagli enti preposti (inclusi i gestori di beni o servizi pubblici) necessari al rilascio da parte dell' Autorità di Sistema Portuale del provvedimento finale di autorizzazione unica all' esecuzione delle opere oggetto di valutazione». I dettagli del progetto non sono ancora noti, ma si sa che si tratta di un terminal con banchina attrezzato per il settore "automotive" e, in ogni caso, si inserisce perfettamente nei nuovi vincoli previsti dalla variante urbanistica al "Piano di recupero di iniziativa pubblica" dell' area ex Sirma-Boschetto di proprietà del Comune di Venezia che le ha cedute alla controllata Veritas spa, in via della Meccanica a Marghera. La delibera della Giunta comunale, approvata nel marzo scorso, introduce modifiche anche al Piano di urbanizzazione vigente che prevedono di aggiungere ai 33.369 metri quadrati di lotti esistenti, già destinati ad ospitare attività artigianali e produttive, ulteriori 35.143 metri quadrati di superfici di nuova realizzazione da assegnare ad aziende di autotrasporto e logistica per complessivi 68.512 metri quadrati. I nuovi lotti edificabili nell' area ex Sirma, previsti in un' area abbandonata e inutilizzabile (che era destinata ad uso "parco", da qui il nome "Boschetto"), saranno serviti da una serie di opere di urbanizzazione di nuova realizzazione (strade, marciapiedi) e relativi sottoservizi. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Ferrovia-porto, ZIs e dragaggi sono le chiavi per il futuro»

Quanto ha impattato il Covid 19 sul traffico dei porti del Nordest? «La portualità dell' alto Adriatico - spiega Massimo Deandreis (nella foto), direttore generale di Srm, Centro studi di Intesa Sanpaolo - rappresenta un quarto dei traffici portuali italiani ed è molto diversificata, perché ogni scalo ha una sua vocazione. Questi porti durante la pandemia non si sono mai fermati, e ancora oggi movimentano tutti i prodotti necessari per far lavorare le nostre imprese. A livello nazionale nel primo semestre di quest' anno è stato perso il 12% del traffico con problemi per tutti gli scali. Ma per i porti del Nordest, guardando in particolare al traffico dei container che rappresenta la componente manifatturiera, è stato registrato un calo minore, tra l' 8 e il 10% del totale». **Si affacciano segnali di ripresa o sono maggioritarie le preoccupazioni per i mesi a venire?** «Le preoccupazioni sono molte, anche per questa seconda ondata. Ma occorre guardare oltre. Dobbiamo essere consapevoli che la ripresa sarà determinata anche dall' efficienza del sistema logistico-portuale. Per regioni, come il Veneto e il Friuli Venezia Giulia, il cui sistema produttivo dipende per oltre un terzo dall' import-export via mare, avere sistemi portuali efficienti e ben organizzati è determinante per il rilancio dell' economia». **Quali strategie per mantenere e accrescere la competitività degli scali?** «Servono investimenti nelle infrastrutture portuali soprattutto per dragaggi e terminal, sull' intermodalità, cioè il collegamento ferrovia-porto e in sostenibilità che è la chiave del futuro: penso all' elettrificazione dei porti e a riconversioni per quelli che sono hub energetici. Occorre accelerare sulle ZIs, che alcune aree portuali del Paese stanno avviando, anche a Nordest: sono strumento chiave per attrarre investimenti e rendere più competitivo il territorio e le sue imprese. La portualità deve essere inserita tra le priorità del piano nazionale Recovery Fund». a.s.p. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Marittima, spunta un parcheggio

'L' area del Demanio potrebbe essere utilizzata ma fino ad oggi nessuno ha mai fatto domanda 'Gli spazi dei Saloni sono pavimentati e illuminati e si trovano anche vicino a Fondamenta Lombardo

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA Le Amministrazioni comunali non hanno mai intavolato trattative allo scopo di ottenere la disponibilità di piazzali della vecchia Marittima dei Saloni che, senza alcuna spesa, potrebbero essere immediatamente adibiti a parcheggio pubblico. Lo ha reso noto la Presidenza dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale**. Che l' operazione non sia affatto impossibile lo si intuisce a chiare lettere dal tono di una recentissima, stringata risposta della stessa Adsp alla richiesta di informazioni avanzata dal Gazzettino: «La questione non è mai stata affrontata con il Comune. Quindi, va approfondita prima di dare una risposta». DEMANIO Sta comunque di fatto che un' area di proprietà del Demanio, è già stata assegnata in concessione ad un soggetto privato che la utilizza come parcheggio per veicoli commerciali. Segno evidente che il Comune, a maggior ragione, potrebbe ambire ad ottenerne una ampia porzione per ragioni di palese pubblica utilità. Nel caso specifico, per dotare il centro cittadino di un parcheggio talmente vasto da poter accogliere tutti i veicoli dei residenti. GLI SPAZI Gli spazi dei Saloni, tutti perfettamente pavimentati ed illuminati, distano appena qualche centinaio di metri dalla Fondamenta Lombardo. Potrebbero risultare risolutivi anche per i turisti cui, secondo numerosi esercenti del centro, sarebbe improponibile costringerli a parcheggiare troppo lontano, soprattutto nelle ore serali o quando piove. Com' è noto, più volte, il Comune aveva ipotizzato di destinar loro l' ex piazzale dell' Actv adiacente al cimitero, distante più di un chilometro da Piazzetta Vigo. I nuovi posti auto ai Saloni potrebbero essere resi ancor più appetibili qualora, così com' è stato più volte proposto, l' isola dovesse essere inclusa nei percorsi dei trasporti urbani. Gli autobus potranno accedervi non appena l' **Autorità portuale** avrà ultimato la manutenzione straordinaria del fatiscante Ponte del Musichiere, costruito negli anni Sessanta in funzione del passaggio dei carichi pesanti, ma abbandonato a sé stesso da quando, una quindicina d' anni or sono, le navi smisero di attraccare alle banchine della vecchia Marittima. «L' eventuale creazione di una nuova area di sosta, però avverte lo spedizioniere internazionale Giuliano Godino (già membro della Commissione parlamentare dei trasporti nella legislatura 1994 1996 e relatore della legge di riforma **portuale**) non dovrà pregiudicare il mantenimento di banchine e spazi che potrebbero accogliere la crocieristica od altre attività che potrebbero svilupparsi in futuro». Comunque sia, anche una parziale concessione a tempo determinato di spazi ai Saloni, nell' attesa della definizione delle competenze nell' ambito del nuovo Piano regolatore **portuale**, potrebbe rendere di fatto superflua ogni eventuale spesa da parte del Comune, per la creazione di un garage multipiano sull' area dell' ex cementificio, oggetto di un Programma integrato di riqualificazione urbanistica, edilizia ed ambientale, scaduto per decorrenza del termine ultimo entro il quale sarebbero dovuti iniziare i lavori. Il vecchio stabilimento appartiene ad una società privata che si presume tutt' altro che disposta a regalarlo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Covid: il porto di Venezia azzera i diritti di segreteria a tutto 2021

Misura per imprese fornitura navi, risparmio 30 mila euro

(ANSA) - VENEZIA, 05 NOV - L' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** ha deciso di azzera i diritti di segreteria per alcune categorie di utenti da ora fino a tutto il 2021. L' intento è quello di aiutare le imprese insediate nei porti di Venezia e di Chioggia a far fronte al periodo di forte difficoltà, dovuta anche al perdurare della pandemia, al conseguente calo dei traffici e ai costi accessori che questa comporta. A beneficiare della misura saranno le aziende iscritte ai Registri guide e accompagnatori turistici, in tutto circa 700 soggetti fra realtà produttive e persone fisiche ,che si occupano di fornitura di servizi alle navi, alle merci e ai passeggeri. Queste aziende sono tenute per legge a iscriversi a un apposito registro, rinnovando annualmente l' adempimento a proprie spese, e solo dopo possono richiedere i permessi necessari per operare in porto. La misura introdotta dall' AdSP a favore delle aziende sospenderà il pagamento di questa iscrizione per oltre un anno, per un ammontare complessivo di oltre 30 mila euro. (ANSA).



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Il Dpcm salva le crociere, incognita sulle zone rosse

Domani mattina la Smeralda sbarcherà a Savona: incertezza sui passeggeri provenienti da Piemonte e Lombardia

Le navi Costa continueranno ad attraccare a **Savona**. Il Dpcm «salva» le navi da crociera italiane, al contrario di quanto era stato stabilito nella prima bozza. Il nuovo decreto stabilisce invece che «i servizi di crociera da parte delle navi passeggeri di bandiera italiana possono essere svolti solo nel rispetto delle specifiche linee guida» fissate dal Comitato tecnico scientifico, in sostanza le stesse regole fissate fino ad ora. Il mantenimento delle crociere, anche se legato all' andamento dei contagi e all' indice che caratterizza le zone di rischio, assume particolare importanza per Costa, che ha dovuto subire un lungo periodo di stop ed attivare la cassa integrazione per molti dei suoi dipendenti. Rimangono però da definire alcuni dettagli sui passeggeri che provengono dalle zone rosse come Piemonte o Lombardia e che hanno prenotato una crociera o sull' approdo in una zona arancione come i porti siciliani. Su questo tema il Ministero deve ancora dare alcuni chiarimenti e Costa valuterà su quelli le soluzioni da adottare se, ad esempio rimborsare il biglietto o garantire la prenotazione per un' altra crociera una volta terminato il periodo di «lockdown» delle zone rosse. Una questione che comunque va risolta con una certa urgenza visto che domani mattina arriva la costa Smeralda che sbarcherà circa 600 passeggeri italiani ed alcuni di paesi stranieri. Nel caso in cui ci fossero dei residenti in zone rosse il loro rientro a casa sarà garantito senza nessun problema. Alle 19 è prevista la partenza della Smeralda per la crociera che toccherà i porti italiani previsti di La Spezia, Cagliari, Napoli, Messina (unico scalo che si trova in zona arancione) e Civitavecchia-Roma. Per l' imbarco ci sono le regole rigide fissate dal decreto oltre a quelle previste dal protocollo di sicurezza di Costa. In base al decreto, prima della partenza della nave, il comandante presenta all' Autorità marittima una specifica dichiarazione che dovrà comprendere i 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 nel rispetto delle previsioni di cui al precedente comma. In base al protocollo di Costa, oltre alla misurazione della temperatura è previsto il tampone rapido. e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Cornetto: operatività oltre le previsioni nonostante il Covid

Intervista all'amministratore delegato di Apm Terminals Vado Ligure

Redazione

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



ferroviario di Reefer Terminal che operiamo direttamente, e grazie anche alla grande coesione del sistema porto' Vadese, fatto da istituzioni e operatori, che ha condiviso ed implementato soluzioni intelligenti in merito alla gestione della viabilità (es. l'area pre-gate' asservita alle operazioni di entrata/uscita delle merci). Ma, come detto in precedenza, nel giro di due/tre anni il sistema attuale non basterà più e, se gli interventi sulle infrastrutture esterne non saranno completati,



Messaggero Marittimo

Savona, Vado

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

Ship Mag

Savona, Vado

Terminal Vado, l' ad Cornetto: "L' effetto Covid si sente sui traffici. Ma a regime saremo sui 900 mila Teu all' anno, 40% su rotaia"

Vito de Ceglia

L' 11 febbraio 2020 il nuovo terminal container di Vado Gateway è diventato operativo con l' approdo della prima nave M/V Maersk Kotka del servizio ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India. Due settimane dopo è arrivato il Covid, a marzo è iniziato il lockdown e la crisi innescata dalla pandemia ha continuato a 'mordere' anche mesi successivi, riacutizzandosi nelle ultime settimane. Praticamente un esordio di fuoco per Paolo Cornetto , amministratore delegato di APM Terminals Vado Ligure , la cui holding è composta da APM Terminals (50,1%), Cosco Shipping Ports (40%) e Qingdao Port International (9,9%). Paolo Cornetto, ad APM Terminals Vado Il terminal come ha reagito al Covid? Quali sono le vostre stime di chiusura per il 2020? 'Il personale nei nostri Terminals a Vado ha risposto in modo encomiabile. In quel periodo, nonostante le limitazioni derivanti dal distanziamento, abbiamo concluso i lavori della piattaforma e servito sempre i nostri clienti al meglio, seppur adottando tutte le precauzioni necessarie che ci hanno consentito di non fermarci mai. Passata la prima fase emergenziale, abbiamo dovuto ovviamente fare i conti con un mercato in calo e con blank sailings . In uno scenario di questo tipo, può ben immaginare le compagnie che si sono guardate bene dall' effettuare troppi cambiamenti ai loro network, con il risultato che il nostro programma di avviamento si è solo parzialmente concretizzato, e chiuderemo l' anno poco al di sopra del 50% delle previsioni'. Fino ad oggi, quanto APM Terminals ha investito nel **porto** di Vado? E quanto pensa di investire nei prossimi anni in infrastrutture materiali e digitali? 'Abbiamo investito circa 180 milioni di euro complessivamente a Vado, e ci sono programmi per investire ancora nel mantenimento e nello sviluppo delle attività. La digitalizzazione è stata e sarà un capitolo di investimento importante. Le nostre gru di piazzale (ARMG) sono completamente automatizzate così come i varchi del terminal che è tra i più tecnologicamente avanzati del Mediterraneo grazie a una serie di dotazioni all' avanguardia. La digitalizzazione e l' automazione stanno rapidamente prendendo campo anche in una industria tradizionalmente meno spinta dal punto di vista tecnologico come quella dei trasporti. Ma la gestione complessiva delle supply chain va nella direzione della performance garantita e della visibilità, temi sui quali il nostro sistema logistico nazionale (non solo i porti) si giocheranno una grossa fetta di competitività negli anni a venire'. Maersk Kotka, la prima nave che ha scalato il terminal container di Vado Che ruolo vuole giocare il **porto** di Vado nella sfida globale del mercato containerizzato, considerato che potete contare sul traffico del primo e terzo gruppo armatoriale al mondo, la danese AP Moeller-Maersk e la cinese COSCO? 'Ovviamente ci aspettiamo di vedere molti containers Maersk e Cosco, ma non solo. Stiamo lavorando con tutte le compagnie marittime per attrarre carico. Solo garantendo un elevato standard di servizio potremo renderci appetibili a tutto il mercato, incluso quello di transito rappresentato da Svizzera e Germania, un target alla nostra portata ed alla portata del nostro sistema portuale dell' Alto Tirreno. Il nuovo terminal a regime sarà in grado di movimentare circa 900 mila Teu all' anno, con un obiettivo di intermodalità su ferro almeno del 40%'. In un solo giorno, il 10 settembre, APM Terminals Vado Ligure ha annunciato una nuova linea settimanale di COSCO con il Pireo (il primo scalo c' è stato il 23 ottobre) e l' ingresso di una nuova linea di Maersk spostata dal SECH. Ci sono altre novità in vista? 'Siamo felicissimi per le scelte operate da Maersk e da COSCO e siamo molto



Terminal Vado, l' ad Cornetto:
"L'effetto Covid si sente sui
traffici. Ma a regime saremo sui
900 mila Teu all'anno, 40% su
rotaia"

10 NOVEMBRE 2020 - Via in Copia



L' 11 febbraio 2020 il nuovo terminal container di Vado Gateway è diventato operativo con l' approdo della prima nave M/V Maersk Kotka del servizio ME2 di Maersk che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India. Due settimane dopo è arrivato il Covid, a marzo è iniziato il lockdown e la crisi innescata dalla pandemia ha continuato a 'mordere' anche mesi successivi, riacutizzandosi nelle ultime settimane.

Praticamente un esordio di fuoco per Paolo Cornetto, amministratore delegato di APM Terminals Vado Ligure, la cui holding è composta da APM Terminals (50,1%), Cosco Shipping Ports (40%) e Qingdao Port International (9,9%).

Iscriviti alla newsletter

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

NO grazie

concentrati sul garantire un alto livello di servizio a queste due nuovi collegamenti. Siamo costantemente impegnati per individuare e finalizzare nuove opportunità di sviluppo sul mercato e, se lo scenario lo consentirà, contiamo di poter riprendere la crescita già dai primi mesi del 2021' Per il momento, il vostro rivale più prossimo, se così si può dire, è sono



Ship Mag

Savona, Vado

i terminals container di PSA-SECH dopo la fusione. Presto scenderà in campo anche MSC (insieme a Messina) a Calata Bettolo, un altro concorrente nel porto di Genova. Secondo lei c'è spazio per tutti? Non vede il rischio concreto di assistere ad una competizione iper aggressiva tra due aree portuali che distano 30 minuti in macchina? 'Abbiamo realizzato una infrastruttura 'pubblica' unica nel panorama del nord ovest, con caratteristiche che possono aiutare ad allargare il mercato e a far crescere il sistema, oggi dotato di un asset ulteriore con il quale poter competere con gli scali soprattutto nord-europei, molto aggressivi in termini di sviluppo delle infrastrutture e che storicamente ci portano via business. La rilevanza di un'opera di questo tipo va valutata nel medio/lungo periodo. Io ritengo che sia giusto creare capacità e dotare il sistema infrastrutturale di elementi che aggiungano valore, e questo riguarda i porti ma anche gli interporti ed i collegamenti ferroviari e stradali'. Lavoro in porto. Dopo le tensioni di maggio con il sindacato, i lavoratori hanno respinto l'accordo con 84 'No' e 70 'Si'. Ora come procede la trattativa? L'accordo con CGIL e CISL è così lontano? Il clima si è rasserenato? 'Siamo rimasti molto sorpresi. Credo che quel passaggio abbia rivelato l'importanza di rafforzare ulteriormente il dialogo, cosa che stiamo provando a fare. Siamo un'azienda appena aperta dopo anni di grandi investimenti pari soltanto ai grandi ostacoli incontrati nella realizzazione dell'opera. Un'azienda che ha sempre dimostrato grande attenzione e sensibilità per i propri colleghi e, come tutte le aziende, impegnata a far fronte alle numerose e importanti problematiche causate dal Covid. credo che la bontà dei nostri intenti non possa essere messa in discussione e sono certo che questo sarà compreso e ci porterà a trovare soluzioni concertate'.

Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

Mega yacht, la sosta in porto vale oro per il territorio

Genova. La nautica professionale chiede più spazi per le barche sopra i 75 metri: un giorno di attracco genera 45mila euro. Le marine gestiscono 1.800 toccate l'anno

Raoul de Forcade

La nautica professionale a **Genova** presenta il conto del proprio valore economico sul territorio, pari a 369 milioni di euro in un anno, che appare, in proporzione, addirittura più sostenuto di quello del **porto**. Il settore chiede di essere tenuto in maggiore considerazione dalle istituzioni, nelle scelte da fare per la città, sottolineando la necessità di avere più infrastrutture e spazi dedicati, in particolare per ospitare gli yacht sopra i 75 metri di lunghezza. La richiesta arriva - a valle di uno studio sull' impatto economico del comparto, di The European house-Ambrosetti - da Giovanni Costaguta, presidente dell' associazione **Genova** for yachting, forte del fatto che, secondo la ricerca, in un giorno di sosta una barca lunga più di 75 metri lascia sul territorio oltre 45mila euro. L' associazione, nata nel 2017, riunisce oggi 50 realtà nei settori servizi, marine, cantieri, tecnologie e professionisti del comparto nautico. I soci che fanno parte della compagine, ricorda Costaguta, «hanno realizzato, l' anno scorso, un fatturato di 210 milioni. Le aziende, inoltre, occupano 475 persone, per un totale di 1.800 fornitori in Italia, circa mille dei quali in Liguria». A livello di spazi, prosegue, «gli associati occupano solo il 2% circa di superficie del **porto**, ma le marine e i cantieri hanno gestito, nel 2019, oltre 1.800 toccate di yacht, e le agenzie hanno offerto i propri servizi a oltre 600 yacht, pari a più del 10% del numero degli yacht nel mondo; per un totale di 46.350 giorni complessivi di permanenza» di barche sul territorio. Ben conscia del peso di questi numeri, l' associazione ha voluto esplicitarli con maggiore precisione, affidando a uno studio ad Ambrosetti, che ha analizzato e misurato le tipologie di spesa lungo tutta la filiera e, per la prima volta, ne ha quantificato l' impatto totale, creando anche un indice di misurazione, denominato Teei (Total equivalent economic impact) e riferito a un giorno di permanenza di uno yacht a **Genova**. Il Teei è un indicatore che, in pratica, attribuisce, per le diverse categorie dimensionali di barca, un valore d' impatto economico totale equivalente per presenza. Tiene conto, per ogni classe di lunghezza di yacht, di quattro elementi: l' impatto diretto, sulle marine, sui servizi e sui cantieri; quello indiretto, sulle filiere economiche a valle e a monte; quello indotto, come effetto dei consumi realizzati grazie alle retribuzioni pagate agli occupati del comparto e delle filiere attivate; quello catalizzato, cioè l' effetto delle spese dirette sul territorio da parte degli equipaggi e degli armatori. In base a questi parametri, spiega Emiliano Briante, responsabile della divisione business & policy impact di Ambrosetti, si è calcolato «in 8.805 euro il valore dell' impatto economico totale (il teei, appunto, ndr) che uno yacht tra i 36 e i 50 metri di lunghezza crea, in media, in un giorno di permanenza a **Genova**. Questo valore sale in maniera esponenziale al crescere della lunghezza delle imbarcazioni, fino a superare i 45mila euro se lo yacht è più lungo di 75 metri». Grazie ai dati reali forniti delle società del cluster della nautica genovese «è stato quindi possibile - si legge nello studio - quantificare l' impatto economico totale della nautica professionale di **Genova**, per il 2019, in 369 milioni di euro». È stato, inoltre, «possibile stabilire il livello di occupazione equivalente generato: oltre 2mila unità». Ne emerge la fotografia di un comparto che, nel 2019, ha concorso per 133 milioni di euro alla formazione del Pil della Liguria, lungo una filiera articolata e diversificata, che comprende, in particolare: settore nautico (39,8%), manifattura (15,4%), forniture elettriche (7%),





Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

servizi immobiliari (8,7%), attività professionali (4,2%), commercio (3,6%), trasporto e magazzino (3,3%), attività amministrative (3%), alloggi e ristorazione (2,8%) e servizi assicurativi e finanziari (2%); vi sono poi altri comparti vari interessati (il restante 10,2%) . Non solo. Secondo la ricerca, la nautica professionale genera, proporzionalmente, più valore rispetto alla media delle altre attività del porto di Genova. «Considerando gli impatti diretti, indiretti e indotti - spiega Briante - il porto della Lanterna attiva in Liguria complessivamente circa 10,9 miliardi di euro, pari a 532 euro per metro quadrato. La nautica professionale occupa nello scalo circa 600mila metri quadrati, pari a meno del 3% dello spazio totale a disposizione. Generando impatti economici totali, come si è visto, per oltre 369 milioni, la nautica professionale raggiunge un valore pari 615 euro su metro quadrato, che superiore del 16% rispetto alla media del porto». Costaguta, da parte sua, sottolinea che lo studio nasce «da una serie di dati forniti dagli associati di Genova for yachting, che hanno condiviso bilanci, know-how, tempo e informazioni che normalmente sono riservate e gelosamente conservate. Le aziende hanno scelto, invece, di metterle in comune, con Ambrosetti, per arrivare al modello econometrico Teei, che può diventare un indicatore universale per il settore e che potrà essere esportato. Anche se, per quanto attiene a questo studio, i valori riportati sono propri della nostra città, perché calcolati sugli operatori di Genova». Per completare il quadro fin qui disegnato, aggiunge Costaguta, «è bene ricordare che, nel 2019, circa 7mila persone facenti parte di equipaggi sono transitate da Genova; e con loro armatori, manager, designer, project manager. Tutti, chi più chi meno, hanno vissuto la nostra città in maniera quotidiana, visitando negozi, andando al ristorante, uscendo la sera. Il nostro obiettivo è anche fare in modo che questo turismo di qualità si radichi sul territorio e comandante ed equipaggi possano fermarsi qui anche con le famiglie, come succede abitualmente in Costa Azzurra e più raramente in Liguria». Tutte queste ragioni, dice Costaguta, «ci spingono a chiedere di essere più coinvolti nei piani di sviluppo della città, che dovrebbe dare più spazi alla nautica professionale, anche in considerazione del fatto che il settore, nonostante il Covid, nella stagione 2020 ha lavorato con ritmi quasi normali e che a Genova, a fronte di molti posti per barche tra 50-60 metri, mancano gli spazi per quelle sopra i 75 metri. Spazi che invece sarebbero utili perché si prevede un boom, nei prossimi anni, di quella categoria di yacht». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

'Ente Bacini, privatizzazione in ritardo I costi non siano a carico del pubblico'

ALBERTO QUARATI

Genova Ente Bacini è l' officina del porto di Genova, e di buona parte del Mediterraneo. Intorno alle sue cinque vasche di carenaggio ruota il lavoro delle 3.000 persone delle Riparazioni navali. Mauro Vianello, già alla guida della Santa Barbara, la cooperativa dei guardiafuochi dello scalo ligure, e della Finporto, presiede da settembre l' Ente, con Gian Luigi Miazza, ex numero uno del porto di Savona, nella veste di ad. Partecipato all' 89% dall' Autorità di sistema portuale Genova-Savona, al 10% dalla Riparatori navali, all' 1% dalla stessa Santa Barbara, l' Ente era approdato alla privatizzazione nel 2018, processo poi bloccato per un ricorso, vinto a marzo di quest' anno dall' Adsp,

che ad agosto ha deliberato un aumento di capitale di 2,3 milioni, mentre la commissione valutatrice ha proposto di aggiudicare la gara al raggruppamento Fincantieri-Amico-San Giorgio che aveva presentato domanda a suo tempo. **Quando la privatizzazione?** «Credo ci siano ancora dei passaggi da fare. In questi due anni il contesto è molto cambiato: prima di tutto è necessario capire se i soggetti interessati alla privatizzazione, lo siano ancora, senza contare che la concessione inoltre scade a fine anno». In che stato è la società? «Siamo a tappo. Ente Bacini non ha fatto un giorno di cassa integrazione, nemmeno durante il primo lockdown. Ha lavorato sempre. Ma l' infrastruttura, non è un mistero, ha avuto bisogno di interventi di manutenzione».

Per un ammontare di? «Tre-quattro milioni di euro. Che io penso, in caso di privatizzazione, dovrebbero essere a carico del soggetto che dovrà gestire l' Ente nei prossimi anni. In termini di ammortamento, il tema della durata della concessione diventa importante». E stiamo parlando delle spese degli ultimi due anni. «Certo, poi è nota la necessità di rendere funzionali manufatti che hanno una storia lunga: i bacini 1 e 2 sono di fine Ottocento, il 3 è degli anni Venti, gli altri due hanno 40-50 anni... Hanno bisogno di un aggiornamento tecnologico degli impianti, della copertura, dei sistemi di sicurezza e di prevenzione dell' inquinamento. Questa è decisamente la zona del porto che ha la più alta densità di lavoratori per metro quadrato, ma è anche la più vicina alle case».

Tutto questo quanto costa? «È in corso una due diligence, proprio per stabilire questo aspetto». **Quanti sono i dipendenti diretti di Ente Bacini?** «Sono 36: anche in questo caso, in un' ottica di futura privatizzazione, bisognerà comprendere e discutere quale sarà il destino di queste persone, con cui questa società ha avuto sin qui un ottimo rapporto».

Lo scorso anno si era parlato di un ingresso della Regione Liguria tra gli azionisti. «Fino a che non si decide sulla gara è inutile fare ipotesi. L' ingresso della Regione è una delle cose che si erano prese in considerazione, ma ora penso sia prematuro parlarne».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

--

La CULMV replica ad Assiterminal: "Parole faziose e poco serie"

Redazione

Genova - "I soci lavoratori della CULMV Paride Batini svolgono oltre il 50% delle giornate di lavoro dello scalo genovese. Lavorano in flessibilità totale rispondendo alle chiamate di tutti i terminal, che hanno esigenze operative, cicli di lavoro e orari diversi gli uni dagli altri. Il risultato finale è che un camallo per 365 giorni l'anno va a lavorare, a seguito di una delle sette chiamate giornaliere, con un 'preavviso' di un'ora e mezza prima dell'inizio del turno e senza nessuna programmazione". Lo scrivono, in una lettera in risposta alla presa di posizione del presidente di Assiterminal Luca Becce, i consiglieri delegati della Compagnia Unica. "Nel corso degli anni abbiamo anche garantito una continua e costante crescita della nostra professionalità contribuendo, spesso in maniera decisiva, al raggiungimento di record nei volumi di traffici e nelle produttività raggiunti dal nostro scalo. In molti hanno tratto vantaggi dal nostro lavoro che anche nella pandemia non si è mai fermato. Inoltre l'organizzazione del lavoro nel porto, il "modello Genova" è quanto più vicino ai porti di Anversa, Amburgo, Brema spesso considerati tra i più virtuosi in Europa. I riflessi della crisi pandemica sul fronte dei traffici sono stati molto negativi e le difficoltà maggiori si sono scaricate sulla CULMV (che non ha un mercato proprio): si stima che le giornate di lavoro perse nel 2020 saranno circa 50mila. A queste difficoltà si aggiunge che a oggi non è stato ancora chiuso il bilancio di esercizio 2019 per il mancato adeguamento tariffario già ampiamente previsto (che equivale ad un salario già distribuito un anno fa!). "Siamo convinti che il percorso intrapreso dalla CULMV, con la regia dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, assieme ai Terminal Operators e alle OOSS, possa dare le risposte a questi problemi evitando gravi pregiudizi all'operatività del porto. Non possiamo fare a meno però di commentare l'intervento a mezzo stampa del presidente nazionale di Assiterminal che interviene (come spesso gli accade) con poco senso di responsabilità nella discussione genovese. Dire che il "modello Genova", modello di organizzazione del lavoro che si poggia sui terminal e sulla CULMV, non funziona solo perché si chiede ai terminal l'adeguamento di una tariffa e accordi operativi scaduti mostra poca serietà e non poca faziosità nella discussione. Assai peggio è, a nostro avviso, criticare un modello che ha come unica alternativa lo spezzatino della CULMV, le imprese d'appalto e la deregolamentazione del lavoro". "Ogni giorno ci confrontiamo coi lavoratori degli altri scali italiani e conosciamo bene i guasti che sono stati prodotti dai modelli che vengono proposti come lungimirante alternativa. Per questo ci siamo sempre opposti e continueremo a opporci, con tutti gli strumenti a nostra disposizione, a queste soluzioni. Vogliamo ricordare al presidente di Assiterminal quel che disse Paride Batini a quanti proponevano la divisione in più parti della Culmv: Se si chiama Compagnia Unica ci sarà un motivo o no?".



Transportonline

Genova, Voltri

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

Protocolli e digitalizzazione hanno permesso di non fermarsi. GENOVA - "I porti di Genova, Pra', Savona e Vado liguri 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".



il caso

Crociere grateate dal Dpcm ma la stagione è da dimenticare

LAURA IVANI

La Spezia Il Dpcm non cancella le crociere. Ma di fatto si contano sulle dita delle mani le navi che in questo momento solcano i nostri mari. Alla Spezia rimane solo Costa Smeralda, che continuerà a fare tappa nel Golfo dei Poeti sino alla fine di febbraio. L' ammiraglia a Gnl tornerà tra l' altro domenica 15 novembre a effettuare un rifornimento tramite bettolina proprio nel porto spezzino, così come accaduto per la prima volta in Italia lo scorso 25 ottobre. Le procedure saranno le stesse. È una stagione crocieristica da dimenticare quella del 2020. Erano 700 mila i crocieristi che sarebbero dovuti sbarcare alla Spezia. Non si arriverà probabilmente, al 31 dicembre, nemmeno a quota 50 mila. Per il prossimo anno le previsioni sono per un milione: a oggi gli scali sono confermati, ma tutto dipenderà dall' andamento della pandemia. Non solo in Italia, ma anche nel resto d' Europa e soprattutto negli Stati Uniti. La stragrande maggioranza dei clienti delle grandi navi arrivano infatti da oltre oceano. La loro assenza pesa sul settore crocieristico e rischia di continuare a compromettere anche l' inizio del 2021. Nonostante la zona gialla, dunque, proseguono i viaggi in crociera. Estremamente controllati passeggeri ed equipaggio, a bordo e a terra. Le escursioni libere, come già fino a oggi, non saranno permesse: previste solo gite organizzate sotto o stretto controllo degli organizzatori. Costa Smeralda nelle ultime toccate aveva a bordo non più di mille passeggeri, tutti italiani ovviamente, ma ne può ospitare oltre seimila. I numeri per la toccata di questa domenica, 8 ottobre, non sono ancora noti. Ma dovrebbero essere in linea. Qualche decina anche i passeggeri che imbarcheranno dal terminal di largo Fiorillo, diretto da Giacomo Erario. E dove i dipendenti sono in cassa integrazione dallo scorso inverno. Si lavora giusto un giorno alla settimana, per accogliere l' unica nave che frequenta il porto. Grandi navi, per la verità, ce ne sono molte dentro e fuori diga. E aumenteranno ancora. Arriverà in «sosta inoperosa» anche la Costa Magica, che si aggiungerà alla Luminosa, alla Fascinosa e alla Sirena. Entro la fine del 2020 tornerà anche Riviera, attualmente in manutenzione a Genova. Cancellate invece tutte le toccate di Aida, per via delle restrizioni riguardanti i passeggeri tedeschi, e cancellata anche la nuova Costa Firenze. Doveva arrivare alla Spezia poco prima di Capodanno. La sua "prima" è stata rimandata a marzo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Citta della Spezia

La Spezia

A Di Sarcina vengano garantiti gli strumenti per rilanciare il porto

Alessandro Laghezza presidente di Confetra Liguria si appella al ministro De Micheli e rinnova l' appoggio della recente nomina dell' ex segretario dell' Autorità di sistema: "Dalla comunità portuale pieno sostegno".

La Spezia - Continuità, ma anche accelerazione dei processi per il completamento del Piano Regolatore **Portuale**, sia per quanto riguarda il traffico merci che crocieristico, secondo il percorso ben illustrato dal Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema**, che attende una pronta realizzazione delle nuove infrastrutture, in particolare quelle relative allo sviluppo delle aree container, alla logistica che ne consegue, e alle crociere, che viaggiano purtroppo sul consueto ritardo della tabella di marcia burocratica. Sono le richieste Confetra Liguria che rinnova il proprio sostegno alla figura di Di Sarcina, attuale commissario dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale. "E, affinché ciò accada - sottolinea Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria, rivolgendosi direttamente al Ministro De Micheli - è indispensabile che Francesco Di Sarcina, nuovo Commissario nominato al timone dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, sia dotato dei poteri indispensabili per andare oltre alla gestione dell' ordinaria amministrazione, disponendo di una garanzia di continuità che gli consenta di completare, con il sostegno coeso, che già la Comunità **portuale** gli assicura, il percorso iniziato come Segretario Generale dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale, percorso che oggi merita di essere valorizzato". Secondo Laghezza "il porto della Spezia, che è stato per molti anni un punto di riferimento per efficienza e competitività di tutta la portualità nazionale, contribuendone in modo determinante alla definizione, alle principali innovazioni normative e procedurali, dalla legge 84/94 alla prima applicazione dello Sportello unico doganale, si trova ad affrontare sfide importanti, che richiedono una guida salda e specialmente uomini, come Di Sarcina, che conoscano a fondo il porto e non siano precipitati invece da altri mondi, come la burocrazia ministeriale o la politica. È quindi indispensabile che non venga interrotto un processo virtuoso che si traduca in una rapida realizzazione delle nuove opere alle quali è legata la competitività del porto". "La comunità **portuale** - conclude Laghezza - segue con attenzione questo percorso, al quale ha sempre contribuito e continuerà a contribuire con idee e progetti, nell' auspicio che La Spezia mantenga e sviluppi il suo ruolo centrale nel **sistema** logistico e **portuale** italiano". Giovedì 5 novembre 2020 alle 13:35:37 Redazione.



Laghezza: 'Garantire al nuovo Commissario gli strumenti per rilanciare il porto di La Spezia'

. Dalla Comunità Portuale pieno sostegno a Di Sarcina, già Segretario dell'AdSP La Spezia, 05 novembre 2020 - Continuità, ma anche accelerazione dei processi per il completamento del Piano Regolatore Portuale, sia per quanto riguarda il traffico merci che crocieristico, secondo il percorso ben illustrato dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che attende una pronta realizzazione delle nuove infrastrutture, in particolare quelle relative allo sviluppo delle aree container, alla logistica che ne consegue, e alle crociere, che viaggiano purtroppo sul consueto ritardo della tabella di marcia burocratica. 'E, affinché ciò accada - sottolinea Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria, rivolgendosi direttamente al Ministro De Micheli - è indispensabile che Francesco Di Sarcina, nuovo Commissario nominato al timone dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, sia dotato dei poteri indispensabili per andare oltre alla gestione dell'ordinaria amministrazione, disponendo di una garanzia di continuità che gli consenta di completare, con il sostegno coeso, che già la Comunità portuale gli assicura, il percorso iniziato come Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, percorso che oggi merita di essere valorizzato'. Secondo Laghezza 'il porto di La Spezia, che è stato per molti anni un punto di riferimento per efficienza e competitività di tutta la portualità nazionale, contribuendone in modo determinante alla definizione, alle principali innovazioni normative e procedurali, dalla legge 84/94 alla prima applicazione dello Sportello Unico Doganale, si trova ad affrontare sfide importanti, che richiedono una guida salda e specialmente uomini, come Di Sarcina, che conoscano a fondo il porto e non siano precipitati invece da altri mondi, come la burocrazia ministeriale o la politica. È quindi indispensabile che non venga interrotto un processo virtuoso che si traduca in una rapida realizzazione delle nuove opere alle quali è legata la competitività del porto'. 'La Comunità Portuale conclude Laghezza segue con attenzione questo percorso, al quale ha sempre contribuito e continuerà a contribuire con idee e progetti, nell'auspicio che La Spezia mantenga e sviluppi il suo ruolo centrale nel sistema logistico e portuale italiano'.



Informazioni Marittime

La Spezia

La Spezia, Laghezza: "Al nuovo commissario gli strumenti per rilanciare il porto"

Il presidente di Confetra Liguria chiede l' accelerazione dei processi per il completamento del Piano Regolatore Portuale

Continuità, ma anche accelerazione dei processi per il completamento del Piano Regolatore Portuale, sia per quanto riguarda il traffico merci che crocieristico. Sono questi gli elementi fondamentali dell' azione istituzionale secondo Alessandro Laghezza , presidente di Confetra Liguria, che ritiene necessario seguire il percorso illustrato dal documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che attende una pronta realizzazione delle nuove infrastrutture, in particolare quelle relative allo sviluppo delle aree container, alla logistica che ne consegue, e alle crociere, che viaggiano purtroppo sul consueto ritardo della tabella di marcia burocratica. "E, affinché ciò accada - sottolinea Laghezza, rivolgendosi direttamente al ministro De Micheli - è indispensabile che Francesco Di Sarcina, nuovo commissario nominato al timone dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, sia dotato dei poteri indispensabili per andare oltre alla gestione dell' ordinaria amministrazione, disponendo di una garanzia di continuità che gli consenta di completare, con il sostegno coeso, che già la comunità portuale gli assicura, il percorso iniziato come segretario generale dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, percorso che oggi merita di essere valorizzato". Secondo Laghezza "il porto di La Spezia, che è stato per molti anni un punto di riferimento per efficienza e competitività di tutta la portualità nazionale, contribuendone in modo determinante alla definizione, alle principali innovazioni normative e procedurali, dalla legge 84/94 alla prima applicazione dello Sportello Unico Doganale, si trova ad affrontare sfide importanti, che richiedono una guida salda e specialmente uomini, come Di Sarcina, che conoscano a fondo il porto e non siano precipitati invece da altri mondi, come la burocrazia ministeriale o la politica. È quindi indispensabile che non venga interrotto un processo virtuoso che si traduca in una rapida realizzazione delle nuove opere alle quali è legata la competitività del porto". "La comunità portuale - conclude Laghezza - segue con attenzione questo percorso, al quale ha sempre contribuito e continuerà a contribuire con idee e progetti, nell' auspicio che La Spezia mantenga e sviluppi il suo ruolo centrale nel sistema logistico e portuale italiano".



Laghezza: sostegno al commissario Di Sarcina

Redazione

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



Dal nuovo Commissario il rilanciare del porto di La Spezia

GAM EDITORI

6 novembre 2020 - Continuità, ma anche accelerazione dei processi per il completamento del Piano Regolatore Portuale, sia per quanto riguarda il traffico merci che crocieristico, secondo il percorso ben illustrato dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che attende una pronta realizzazione delle nuove infrastrutture, in particolare quelle relative allo sviluppo delle aree container, alla logistica che ne consegue, e alle crociere, che viaggiano purtroppo sul consueto ritardo della tabella di marcia burocratica. "E, affinché ciò accada - sottolinea Alessandro Laghezza, Presidente di Confetra Liguria, rivolgendosi direttamente al Ministro De Micheli - è indispensabile che Francesco Di Sarcina, nuovo Commissario nominato al timone dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, sia dotato dei poteri indispensabili per andare oltre alla gestione dell' ordinaria amministrazione, disponendo di una garanzia di continuità che gli consenta di completare, con il sostegno coeso, che già la Comunità portuale gli assicura, il percorso iniziato come Segretario Generale dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, percorso che oggi merita di essere valorizzato". Secondo Laghezza "il porto di La Spezia, che è stato per molti anni un punto di riferimento per efficienza e competitività di tutta la portualità nazionale, contribuendone in modo determinante alla definizione, alle principali innovazioni normative e procedurali, dalla legge 84/94 alla prima applicazione dello Sportello Unico Doganale, si trova ad affrontare sfide importanti, che richiedono una guida salda e specialmente uomini, come Di Sarcina, che conoscano a fondo il porto e non siano precipitati invece da altri mondi, come la burocrazia ministeriale o la politica. È quindi indispensabile che non venga interrotto un processo virtuoso che si traduca in una rapida realizzazione delle nuove opere alle quali è legata la competitività del porto". "La Comunità Portuale - conclude Laghezza - segue con attenzione questo percorso, al quale ha sempre contribuito e continuerà a contribuire con idee e progetti, nell' auspicio che La Spezia mantenga e sviluppi il suo ruolo centrale nel sistema logistico e portuale italiano".



La Spezia, Confetra Liguria: "Poteri speciali a Di Sarcina per accelerare l' iter del Prp"

Redazione

La Spezia - Continuità, ma anche accelerazione dei processi per il completamento del Piano Regolatore Portuale , sia per quanto riguarda il traffico merci che crocieristico, secondo il percorso illustrato dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema , che prevede una veloce realizzazione delle nuove infrastrutture, in particolare quelle relative allo sviluppo delle aree container, alla logistica, e alle crociere. 'Per accelerare il processo - sottolinea Alessandro Laghezza a, presidente di Confetra Liguria, rivolgendosi direttamente alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli - è indispensabile che Francesco Di Sarcina , nuovo commissario nominato al timone dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, sia dotato dei poteri indispensabili per andare oltre alla gestione dell' ordinaria amministrazione, disponendo di una garanzia di continuità che gli consenta di completare, con il sostegno coeso, che già la comunità portuale gli assicura, il percorso iniziato come segretario generale dell' AdSP, percorso che oggi merita di essere valorizzato'. Secondo Laghezza , 'il **porto** di La Spezia si trova ad affrontare sfide importanti, che richiedono una guida salda e specialmente uomini, come Di Sarcina , che conoscano a fondo il **porto** e non siano precipitati invece da altri mondi, come la burocrazia ministeriale o la politica. È quindi indispensabile che non venga interrotto un processo virtuoso che si traduca in una rapida realizzazione delle nuove opere alle quali è legata la competitività del **porto**'. 'La comunità portuale - conclude Laghezza - segue con attenzione questo percorso, al quale ha sempre contribuito e continuerà a contribuire con idee e progetti, nell' auspicio che La Spezia mantenga e sviluppi il suo ruolo centrale nel sistema logistico e portuale italiano'.

La Spezia - Continuità, ma anche accelerazione dei processi per il completamento del Piano Regolatore Portuale, sia per quanto riguarda il traffico merci che crocieristico, secondo il percorso illustrato dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, che prevede una veloce realizzazione delle nuove infrastrutture, in particolare quelle relative allo sviluppo delle aree container, alla logistica, e alle crociere.

Per accelerare il processo - sottolinea Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, rivolgendosi direttamente alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli - è indispensabile che Francesco Di Sarcina, nuovo commissario nominato al timone dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, sia dotato dei poteri indispensabili per andare oltre alla gestione dell'ordinaria amministrazione, disponendo di una garanzia di continuità che gli consenta di completare, con il sostegno coeso, che già la comunità portuale gli assicura, il percorso iniziato come segretario generale dell'AdSP, percorso che oggi merita di essere valorizzato.

Secondo Laghezza, 'il porto di La Spezia si trova ad affrontare sfide importanti, che richiedono una guida salda e specialmente uomini, come Di Sarcina, che conoscano a fondo il porto e non siano precipitati invece da altri mondi, come la burocrazia ministeriale o la politica. È quindi indispensabile che non venga interrotto un processo virtuoso che si traduca in una rapida realizzazione delle nuove opere alle quali è legata la competitività del porto'. 'La comunità portuale - conclude Laghezza - segue con attenzione questo percorso, al quale ha sempre contribuito e continuerà a contribuire con idee e progetti, nell'auspicio che La Spezia mantenga e sviluppi il suo ruolo centrale nel sistema logistico e portuale italiano'.

The Medi Telegraph

La Spezia

"A Di Sarcina tutti gli strumenti per rilanciare La Spezia"

La Spezia - Continuità, ma anche accelerazione dei processi per il completamento del Piano regolatore **portuale**, sia per quanto riguarda il traffico merci che crocieristico, secondo il percorso ben illustrato dal Documento di Pianificazione strategica di **sistema**, che attende una pronta realizzazione delle nuove infrastrutture, in particolare quelle relative allo sviluppo delle aree container, alla logistica che ne consegue, e alle crociere, che viaggiano purtroppo sul consueto ritardo della tabella di marcia burocratica: 'Perché questo accada - sottolinea Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria, rivolgendosi direttamente alla ministra dei Trasporti, Paola De Micheli - è indispensabile che Francesco Di Sarcina, nuovo commissario nominato al timone dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Orientale**, sia dotato dei poteri indispensabili per andare oltre alla gestione dell' ordinaria amministrazione, disponendo di una garanzia di continuità che gli consenta di completare, con il sostegno coeso, che già la comunità **portuale** gli assicura, il percorso iniziato come segretario generale dell' Adsp, percorso che oggi merita di essere valorizzato'. Secondo Laghezza 'il porto della Spezia, che è stato per molti anni un punto di riferimento per efficienza e competitività di tutta la portualità nazionale, contribuendone in modo determinante alla definizione, alle principali innovazioni normative e procedurali, dalla legge 84/94 alla prima applicazione dello sportello unico doganale, si trova ad affrontare sfide importanti, che richiedono una guida salda e specialmente uomini, come Di Sarcina, che conoscano a fondo il porto e non siano precipitati invece da altri mondi, come la burocrazia ministeriale o la politica. È quindi indispensabile che non venga interrotto un processo virtuoso che si traduca in una rapida realizzazione delle nuove opere alle quali è legata la competitività del porto. La comunità **portuale** - conclude Laghezza - segue con attenzione questo percorso, al quale ha sempre contribuito e continuerà a contribuire con idee e progetti, nell' auspicio che La Spezia mantenga e sviluppi il suo ruolo centrale nel **sistema** logistico e **portuale** italiano'.



Citta della Spezia

La Spezia

"A bando la gestione del Museo Navale, il sommergibile non sarà collocato dentro la base"

La Spezia - Base e Arsenale alla Spezia non sono soltanto una questione di difesa. Oltre ad essere parte fondamentale di una storia che prende le mosse nella seconda metà dell' Ottocento, Marina Militare significa anche Museo Tecnico Navale. Un museo unico nel suo genere in Italia, che ha molti estimatori ma che soffre l' eseguità dei suoi spazi, concepiti in modo vetusto e con una gestione che non può sfruttare il grande potenziale delle esposizioni visibili e di tutto ciò che giace nei magazzini ma che potrebbe tranquillamente ampliare il percorso di visita. Un percorso d' eccellenza: "Valorizzarlo è uno degli obiettivi principali. Il percorso museale, la sala delle polene, gli altri reperti: chi non viene qui da oltre sei mesi si faccia un giro perché può vedere che cosa è stato fatto". - ha chiarito l' ammiraglio Giorgio Lazio. C' è però una questione storicamente limitante, quella della gestione: "La Marina ora lo gestisce ma ha firmato un contratto con Difesa Servizi che si sostanzierà nel giro di qualche settimana". Un accordo secondo cui la gestione del museo potrà andare a bando perché ci sia un' agenzia che se ne prenda cura e finanzia ingrandimenti e miglioramenti. "La città può avere un ruolo perché si potrebbe offrire per gestire il museo che potrebbe rientrare nel polo museale spezzino e rientrare così in una delle offerte per il ramo crocieristico". Dal museo al sommergibile, il passo è breve: anche qui parliamo di un tema di cui si discute da anni. E anche su questo tema è il consigliere-commissario Lorenzo Forcieri, che seguì l' inizio delle due vicende fin dai tempi della presidenza dell' **Autorità Portuale**, a voler sapere: "Abbiamo rilevato un interessamento da parte dell' amministrazione comunale negli ultimi mesi e ci siamo incontrati anche con la presidente Roncallo. Abbiamo affiancato lo studio del Comune, attualmente la proposta è allo Stato Maggiore. Ma non ci sarà un battello dentro la base arsenalizia perché non è cosa fattibile, visto che tutta l' area, sotto la quale ci sono le sprugole, è come se poggiasse su palafitte. Il peso di un battello di quel tipo non dava adeguate rassicurazioni di affidabilità. Siamo andati su altre soluzioni che sono al vaglio (in foto la soluzione che si sta prendendo seriamente in esame, ndA), aspettiamo in tempi brevi le risposte da Roma". Giovedì 5 novembre 2020 alle 22:15:02 FABIO LUGARINI Segui @FabioLugarini.



SVOLTA PER IL PORTO RAVENNATE

Hub portuale, storica firma Lavori al via tra cinque mesi

Siglato il contratto da 235 milioni con il general contractor Rcm, sottoscritto anche un protocollo per la sicurezza e la legalità in prefettura alla presenza dei sindacati e della Ministra De Micheli

ANDREA TARRONI

RAVENNA «La fine di un incubo, l' inizio di un sogno». Ora non si torna più indietro: il contratto per il progetto Hub Portuale è firmato e ora Ravenna attende solo lo svuotamento delle casse di colmata e il conseguente arrivo della prima draga. Un passaggio che giungerà in 5 mesi, al termine della progettazione esecutiva. L' affidamento definitivo dei lavori al consorzio Rcm per l' appalto da 235 milioni è realtà e il suggello è stato dato ieri mattina, in prefettura, con la sottoscrizione del documento economico, e poi nel pomeriggio, quando è stato vergato il protocollo sulla legalità assieme alle sigle sindacali. Al termine della giornata, in diretta streaming, si è svolto un incontro al quale ha partecipato anche la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli. Dopo l' introduzione del prefetto, Enrico Caterino, la responsabile del dicastero è intervenuta per prima assicurando quanto avrebbe voluto: «essere personalmente a Ravenna. Portai io al Cipe, come sottosegretario all' Economia, il primo fondamentale finanziamento - ricorda la De Micheli -. Ed evidentemente era scritto che sarebbe toccato a me, come ministro, seguire i passaggi che hanno portato a oggi. Riteniamo che la portualità sia un elemento di sviluppo dei territori e

Ravenna significa dare la possibilità alle imprese dell' Emilia Romagna di intercettare un crocevia dei trasporti mondiali». La De Micheli ringrazia poi il sindaco Michele De Pascale, fa i complimenti al presidente dell' Autorità portuale Daniele Rossi e esplicita come «sulla Romagna abbiamo fatto, con l' assessore regionale alle Infrastrutture, Andrea Corsini, un punto della situazione dieci giorni fa, molto importante, per l' avanzamento delle infrastrutture retroportuali». Lo stesso primo cittadino sottolinea la soddisfazione per «l' avvio di un cantiere su cui abbiamo investito l' impegno di anni. A Ravenna le cose si fanno, nei cantieri pubblici e privati. E gli enti pubblici - evidenzia De Pascale - sono garanti per gli investimenti che sono loro in capo e per le autorizzazioni che aiutano gli sforzi delle imprese. Questo territorio è pronto ad attrarre nuovi partner». Così come Corsini che ricorda come «poco tempo fa queste firme sembravano essere un obiettivo irraggiungibile. La fase che si apre oggi vede Ravenna investita di risorse importanti come mai si erano viste prima e che apriranno un momento di sviluppo importante del territorio. Ora le opere si devono realizzare, ma ci sono tutte le condizioni. Dall' Hub portuale, passando per i cantieri sulla Ss16 e finalmente la riproposizione della E55 come asse strategico per il Paese, oltre ai collegamenti ferroviari Saremo più competitivi, ma coi colleghi Colla e Priolo abbiamo messo i presupposti per il rispetto dei contratti di lavoro e della legalità contro qualsiasi tipo di infiltrazione». Per Rossi «è la fine di un incubo e l' inizio di un sogno». Ringrazia tutte le istituzioni e il suo staff, e dà atto a Rcm, rappresentata durante la conferenza dall' amministratore Umberto Esposito, di come il passaggio di ieri sia anche per loro «motivo di orgoglio. Dopo lo svuotamento delle casse di colmata - riassume il presidente dell' Ap - saranno avviati i dragaggi che dureranno quattro anni i lavori di approfondimento saranno completati. Nel frattempo partirà la demolizione e costruzione delle banchine. Non dovremo mai bloccare il porto, e il nostro nucleo di esperti, coordinati dall' ingegner Graziani, sta approntando una progettazione a sé. Sarà complesso - termina Rossi -, ma attraverso una condivisione solidale delle aree di sbarco non bloccheremo mai





Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

Plauso dei sindacati che, unitariamente, sottolineano come saranno presenti «fin da subito per garantire la correttezza delle applicazioni contrattuali e la sicurezza sul lavoro per tutti gli occupati nel progetto dell' Hub portuale. Rilanciamo fin d' ora la necessità di aggiornare il già esistente "Protocollo d' intesa per la pianificazione degli interventi per la sicurezza nel porto di Ravenna" e di giungere il più rapidamente possibile alla sottoscrizione di un Protocollo sugli appalti privati». «Solievo e soddisfazione» dal presidente di Confindustria Romagna, Paolo Maggioli: «Il traguardo è un po' più vicino - conclude -, e questa ripartenza è un passo avanti che apre nuove e fondate prospettive di crescita e sviluppo».

Al via progetto 'Hub Portuale di Ravenna'

Previsto adeguamento banchine e fondali a -14,50 mt

Redazione

RAVENNA Questa mattina a Ravenna, è stato firmato il Contratto di affidamento per la realizzazione del Progetto Hub Portuale di Ravenna. Al general contractor che nel Giugno scorso si è aggiudicato l'appalto, costituito da un ATI con capogruppo il Consorzio Stabile Grandi Lavori (con Rcm costruzioni del Gruppo Rainone, impresa principale, e Fincosit) e la belga Dredging International (e per la parte progettuale da Technital spa, Sispi Srl, F&M Ingegneria Spa) il compito di avviare le opere strategiche per un intero territorio e per un importo considerevole, che sfiora i 200 milioni di euro. I lavori di questa Prima Fase del Progetto, del valore complessivo di 235 milioni euro finanziati da Cipe, Banca Europea degli Investimenti, Unione europea (Innovation and Networks Executive Agency) e dalla stessa Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale consistono nell'escavo di 5 milioni di metri cubi di sedimenti, per approfondire i fondali del porto sino a -12,5 mt, nel rifacimento del primo lotto di banchine esistenti (per oltre 6,5 km) per adeguarle ai nuovi fondali e nella realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt in Penisola Trattaroli a servizio di una nuova area portuale da destinarsi principalmente a Terminal Container. Il difficile contesto storico in cui ci avviamo a realizzare questo intervento di rilevanza europea hanno commentato Elio ed Eugenio Rainone, alla guida della Rcm Costruzioni- sarà per noi di ulteriore stimolo perché sentiamo la responsabilità di confermare l'impegno e la volontà di un'Italia che non può fermarsi, che non può arretrare, che vuole progettare il suo futuro e crescere. Si sta ora procedendo verso la realizzazione della Fase II che prevede l'adeguamento delle banchine, l'approfondimento dei fondali a -14,50 mt e la realizzazione di un impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo. Il progetto definitivo è stato redatto e nel corso del 2021, dopo aver ottenuto le relative autorizzazioni ambientali, sarà posto a bando di gara. A seguire, nel pomeriggio, in Prefettura la firma di un Protocollo di Legalità sottoscritto al fine di garantire l'attuazione di idonee misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa per tutta la durata dell'appalto. Il Protocollo di Legalità, firmato dal prefetto, Enrico Caterino, dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, dal rappresentante del general contractor, Umberto Esposito e, relativamente all'Art.10 del Protocollo, riguardante il monitoraggio dei flussi di manodopera, anche dalle Organizzazioni Sindacali e dall'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Ravenna Forlì-Cesena, viene sottoscritto alla presenza anche della ministra Paola De Micheli e del presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini, collegati in videoconferenza, nonché del sindaco di Ravenna, Michele de Pascale. Nelle foto della firma del contratto per la realizzazione dell' Hub Portuale di Ravenna, Umberto Esposito, amministratore del Consorzio Stabile Grandi Lavori (general contractor), Alberto Mino (Dredging International) ed il presidente dell'AdSp, Daniele Rossi.



Ravenna, firmato il Contratto di affidamento per la realizzazione del Progetto Hub Portuale di Ravenna: vale circa 200 milioni

È stato firmato questa mattina, 5 novembre, a Ravenna, il Contratto di affidamento per la realizzazione del Progetto 'Hub Portuale di Ravenna'. Al general contractor che nel giugno scorso si è aggiudicato l'appalto, costituito da un ATI con capogruppo il Consorzio Stabile 'Grandi Lavori' (con RCM costruzioni del Gruppo Rainone, impresa principale, e FINCOSIT) e la belga Dredging International (e per la parte progettuale da Technital spa, Sispi Srl, F&M Ingegneria spa) il compito di avviare le opere strategiche per un intero territorio e per un importo considerevole, che sfiora i 200 milioni di Euro. I lavori di questa Prima Fase del Progetto, del valore complessivo di 235 milioni euro - finanziati da CIPE, Banca Europea degli Investimenti, Unione Europea (Innovation and Networks Executive Agency) e dalla stessa **Autorità di Sistema Portuale** - consistono nell'escavo di 5 milioni di metri cubi di sedimenti, per approfondire i fondali del porto sino a -12,5 mt, nel rifacimento del primo lotto di banchine esistenti (per oltre 6,5 km) per adeguarle ai nuovi fondali e nella realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt in Penisola Trattaroli a servizio di una nuova area portuale da

destinarsi principalmente a Terminal Container. Foto 2 di 2 'Il difficile contesto storico in cui ci avviamo a realizzare questo intervento di rilevanza europea - hanno commentato Elio ed Eugenio Rainone, alla guida della Rcm Costruzioni - sarà per noi di ulteriore stimolo perché sentiamo la responsabilità di confermare l'impegno e la volontà di un'Italia che non può fermarsi, che non può arretrare, che vuole progettare il suo futuro e crescere'. Si sta ora procedendo verso la realizzazione della Fase II che prevede l'adeguamento delle banchine, l'approfondimento dei fondali a -14,50 mt e la realizzazione di un impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo. Il progetto definitivo è stato redatto e nel corso del 2021, dopo aver ottenuto le relative autorizzazioni ambientali, sarà a bando di gara. Nel pomeriggio, in Prefettura a Ravenna la firma di un Protocollo di Legalità sottoscritto al fine di garantire l'attuazione di idonee misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa per tutta la durata dell'appalto. Il Protocollo di Legalità, firmato dal Prefetto, Enrico Caterino, dal Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, dal rappresentante del general contractor, Umberto Esposito e, relativamente all'Art.10 del Protocollo, riguardante il monitoraggio dei flussi di manodopera, anche dalle Organizzazioni Sindacali e dall'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Ravenna-Forlì-Cesena, viene sottoscritto alla presenza anche della Ministra Paola De Micheli e del Presidente della regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini, collegati in videoconferenza, nonché del Sindaco di Ravenna, Michele de Pascale.



Shipping Italy

Ravenna

Firmato a Ravenna il contratto per i lavori dell' Hub Portuale Ravenna

È stato sottoscritto quest' oggi in Prefettura a **Ravenna**, alla presenza anche della Ministra Paola De Micheli e dell' Assessore a Mobilità, Trasporti, Infrastrutture, Turismo e Commercio della Regione Emilia Romagna, Andrea Corsini (collegati in videoconferenza), del Sindaco di **Ravenna**, Michele de Pascale e del Direttore Marittimo e Comandante del **Porto di Ravenna**, Giuseppe Sciarrone, il Contratto di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori denominati 'Hub Portuale di **Ravenna**'. La firma del Contratto, avvenuta tra Autorità di Sistema Portuale e il general contractor che nel giugno scorso si è aggiudicato l' appalto, il raggruppamento temporaneo d' Imprese con mandataria il Consorzio Stabile Grandi Lavori S.c.r.l. - del quale è socio maggioritario e di riferimento la Rcm Costruzioni del Gruppo Rainone - e mandante Dredging International n.v., è stata accompagnata dalla firma di un Protocollo di Legalità sottoscritto al fine di garantire l' attuazione di idonee misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa per tutta la durata dell' appalto. L' affidamento riguarda la realizzazione di opere strategiche per un intero territorio e per un importo che sfiora i 200 milioni di euro. I lavori di questa prima fase del progetto, del valore complessivo di 235 milioni euro - finanziati da CIPE, Banca Europea degli Investimenti, Unione Europea (Innovation and Networks Executive Agency) e dalla stessa Autorità di Sistema Portuale - consistono nell' escavo di 5 milioni di metri cubi di sedimenti, per approfondire i fondali del **porto** sino a -12,5 metri, nel rifacimento del primo lotto di banchine esistenti (per oltre 6,5 km) per adeguarle ai nuovi fondali e nella realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 metri in Penisola Trattaroli a servizio di una nuova area portuale da destinarsi principalmente a terminal container. La port authority romagnola informa che si sta ora procedendo verso la realizzazione della Fase II del Progetto 'Hub Portuale di **Ravenna**', che prevede l' adeguamento delle banchine, l' approfondimento dei fondali a -14,50 metri e la realizzazione di un impianto di trattamento dei materiali risultanti dall' escavo. Il progetto definitivo è stato redatto e nel corso del 2021, dopo aver ottenuto le relative autorizzazioni ambientali, sarà posto a bando di gara.



La Città di Salerno

Ravenna

l' appalto

Porto di Ravenna Maxi commessa per la Rcm Rainone

Prenderanno il via a breve a Ravenna i lavori di potenziamento del porto che punta a ospitare anche le cosiddette "grandi navi". L' importante appalto è stato affidato al raggruppamento di imprese composto al Consorzio stabile Grandi Lavori guidato dalla Rcm del gruppo salernitano Rainone e di cui fa parte anche l' impresa belga Dredging International. Per la parte progettuale sono in campo Technital, Sispi e F& M Ingegneria. Il valore del contratto, bandito alla fine del mese di gennaio scorso, con una base d' asta da 235 milioni, ammonta ora a 197,9 milioni. I lavori di questa prima fase del progetto, sono finanziati da Cipe, Bei, Unione Europea (Innovation and networks executive agency) e dalla stessa **Autorità portuale** di Ravenna. Nel dettaglio le imprese dovranno scavare fino a 5 milioni di metri cubi di sedimenti, per approfondire i fondali del porto sino a -12,5 metri. Inoltre il piano include il rifacimento del primo lotto di banchine (per oltre 6,5 km) per adeguarle ai nuovi fondali e la realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre mille metri (in Penisola Trattaroli) a servizio di una nuova area **portuale** da destinarsi principalmente a terminal container. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



MF

Ravenna

nonsolomare

Trevi, impresa attiva nelle opere di fondazione e lavori geotecnici anche nel settore marittimo, ha ottenuto dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale che gestisce il porto di Ravenna l'incarico per la ristrutturazione delle banchine del cosiddetto molo Marcegaglia. Il contratto, del valore di 8,5 milioni di euro, prevede una serie di lavorazioni specifiche che vanno dall' infissione di palancole metalliche (pali), tiranti, vibroflottazione dei terreni e opere civili. L' intervento consiste nel consolidamento della banchina, attualmente idonea per un fondale di progetto di -9,40 metri con un sovraccarico di 40 Kpa, al fine di renderla conforme alle nuove previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente e per adeguare la struttura alla normativa antisismica. «Stiamo guardando diversi progetti di piccole e medie dimensioni nell' ambito di lavori portuali, in Italia e all' estero», spiega Giuseppe Caselli, a.d. del gruppo Trevi. «Seguiamo con grande attenzione il settore dei lavori marittimi grazie alle nostre competenze ingegneristiche, tecniche e operative nel settore. Esistono diversi progetti in fase di partenza, e non appena il Covid allenterà la presa, il mercato delle costruzioni e infrastrutture presenterà interessanti opportunità in seguito alle azioni di rilancio post pandemia». Firmato a Ravenna il contratto di affidamento per la realizzazione del progetto Hub Portuale di Ravenna. Al general contractor che nel giugno scorso si è aggiudicato l' appalto, costituito da un Ati con capogruppo il consorzio stabile Grandi Lavori (con Rcm costruzioni del gruppo Rainone, impresa principale, e Fincosit) e la belga Dredging International (e per la parte progettuale da Technital, Sispi, F&M Ingegneria) il compito di avviare le opere strategiche per un importo che sfiora i 200 milioni. I lavori della prima fase del progetto ammontano a 235 milioni di euro. (riproduzione riservata)



GRUPPO SAPIR - NEL 2019 RIDISTRIBUITI SUL TERRITORIO 50 MILIONI DI EURO

I dati nel bilancio di sostenibilità che misura l' impatto sociale, ambientale e economico delle attività del Gruppo . **Ravenna**, 5 novembre 2020 - Il Gruppo Sapir, principale realtà imprenditoriale del **porto** di **Ravenna**, ha pubblicato il suo primo bilancio di sostenibilità, relativo al 2019. "Anche per le responsabilità che ci derivano dalla rilevante partecipazione pubblica-commenta il Presidente Riccardo Sabadini- 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". Nel 2019 il valore della produzione del Gruppo è stato di 60,2 milioni di euro. L' 84% di questi, pari a circa 50 milioni e mezzo, è stato distribuito agli stakeholder, in particolare a fornitori (68%), personale (20%), Pubblica Amministrazione con dividendi, imposte e canoni (7%). Riguardo le forniture, il Gruppo si rivolge prioritariamente a realtà della regione (92,9%) e soprattutto provincia (66,5%), per creare valore nella propria comunità. Il capitolo della responsabilità verso i clienti contiene un ampio paragrafo su innovazione e digitalizzazione dei servizi: tale responsabilità si esercita infatti anche impegnandosi a prevedere l' evoluzione del settore in modo da offrire sempre le risposte più adeguate. Sono in corso un processo di potenziamento dell' infrastruttura IT e la progettazione di un nuovo sistema che consentirà di gestire in un' unica piattaforma tutte le attività dei terminal e, a regime, anche di interagire con i clienti e le navi. Nella sezione dedicata alla responsabilità ambientale 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. Qui viene dettagliato come, caso per caso, si siano adottate le misure più idonee per garantire il massimo rispetto dell' ambiente circostante. Un capitolo è dedicato alla responsabilità verso i dipendenti. Sapir fu il primo terminal operator italiano a conseguire già nel 2004 la certificazione di sicurezza. Oggi i tre terminal (Sapir, TCR e Terminal Nord) sono tutti certificati ISO 14001, standard che garantisce che i siti assicurano individuazione, adozione e monitoraggio delle misure necessarie a organizzare luoghi di lavoro salubri e sicuri. 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- la nostra società vuole ancora una volta 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. Ci sono già settori, come l' alimentare, dove sempre più la scelta del prodotto da parte del consumatore viene condizionata anche dalla conoscenza del suo ciclo produttivo; noi pensiamo che anche i servizi logistici debbano essere valutati non solo per il risultato finale ma per tutto l' iter che ha portato alla fornitura. È un approccio che richiede una sempre più diffusa consapevolezza di come ogni impresa influenzi in vari modi il benessere della





Informatore Navale

Ravenna

it.

Sapir Ravenna ridistribuisce sul territorio 50 milioni di euro: i dati nel bilancio di sostenibilità 2019

Il Gruppo Sapir, principale realtà imprenditoriale del **porto** di **Ravenna**, ha pubblicato il suo primo bilancio di sostenibilità, relativo al 2019. 'Anche per le responsabilità che ci derivano dalla rilevante partecipazione pubblica - commenta il Presidente Riccardo Sabadini - 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'. ALCUNI DATI Nel 2019 il valore della produzione del Gruppo Sapir è stato di 60,2 milioni di euro. L' 84% di questi, pari a circa 50 milioni e mezzo, è stato distribuito agli stakeholder, in particolare a fornitori (68%), personale (20%), Pubblica Amministrazione con dividendi, imposte e canoni (7%). Riguardo le forniture, il Gruppo si rivolge prioritariamente a realtà della regione (92,9%) e soprattutto provincia (66,5%), per creare valore nella propria comunità. Il capitolo della responsabilità verso i clienti contiene un ampio paragrafo su innovazione e digitalizzazione dei

servizi: tale responsabilità si esercita infatti anche impegnandosi a prevedere l' evoluzione del settore in modo da offrire sempre le risposte più adeguate. Sono in corso un processo di potenziamento dell' infrastruttura IT e la progettazione di un nuovo sistema che consentirà di gestire in un' unica piattaforma tutte le attività dei terminal e, a regime, anche di interagire con i clienti e le navi. Dopo la sezione dedicata alla responsabilità ambientale, un capitolo è dedicato alla responsabilità verso i dipendenti: Sapir fu il primo terminal operator italiano a conseguire già nel 2004 la certificazione di sicurezza. Oggi i tre terminal (Sapir, TCR e Terminal Nord) sono tutti certificati ISO 14001, standard che garantisce che i siti assicurano individuazione, adozione e monitoraggio delle misure necessarie a organizzare luoghi di lavoro salubri e sicuri. 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 2.500 partecipanti. 'Come è avvenuto nel campo della sicurezza e in quello della regolarità del lavoro - spiega Sabadini - la nostra società vuole ancora una volta 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. Ci sono già settori, come l' alimentare, dove sempre più la scelta del prodotto da parte del consumatore viene condizionata anche dalla conoscenza del suo ciclo produttivo; noi pensiamo che anche i servizi logistici debbano essere valutati non solo per il risultato finale ma per tutto l' iter che ha portato alla fornitura. È un approccio che richiede una sempre più diffusa consapevolezza di come ogni impresa influenzi in vari modi il benessere della collettività di riferimento'. Il bilancio in versione integrale è disponibile sul sito www.grupposapir.it.



Bilancio sostenibilità Gruppo Sapir: Nel 2019 ridistribuiti sul territorio 50 milioni di euro

Il Gruppo Sapir, principale realtà imprenditoriale del **porto** di **Ravenna**, ha pubblicato il suo primo bilancio di sostenibilità, relativo al 2019. 'Anche per le responsabilità che ci derivano dalla rilevante partecipazione pubblica-commenta il Presidente Riccardo Sabadini- 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'. Nel 2019 il valore della produzione del Gruppo è stato di 60,2 milioni di euro. L' 84% di questi, pari a circa 50 milioni e mezzo, è stato distribuito agli stakeholder, in particolare a fornitori (68%), personale (20%), Pubblica Amministrazione con dividendi, imposte e canoni (7%). Riguardo le forniture, il Gruppo si rivolge prioritariamente a realtà della regione (92,9%) e soprattutto provincia (66,5%), per creare valore nella propria comunità. Il capitolo della responsabilità verso i clienti contiene un ampio paragrafo su innovazione e digitalizzazione dei servizi: tale responsabilità si esercita infatti anche impegnandosi a prevedere l' evoluzione del settore in modo da offrire sempre le risposte più adeguate. Sono in corso un processo di potenziamento dell' infrastruttura IT e la progettazione di un nuovo sistema che consentirà di gestire in un' unica piattaforma tutte le attività dei terminal e, a regime, anche di interagire con i clienti e le navi. Nella sezione dedicata alla responsabilità ambientale 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. Qui viene dettagliato come, caso per caso, si siano adottate le misure più idonee per garantire il massimo rispetto dell' ambiente circostante. Un capitolo è dedicato alla responsabilità verso i dipendenti. Sapir fu il primo terminal operator italiano a conseguire già nel 2004 la certificazione di sicurezza. Oggi i tre terminal (Sapir, TCR e Terminal Nord) sono tutti certificati ISO 14001, standard che garantisce che i siti assicurano individuazione, adozione e monitoraggio delle misure necessarie a organizzare luoghi di lavoro salubri e sicuri. 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- la nostra società vuole ancora una volta 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. Ci sono già settori, come l' alimentare, dove sempre più la scelta del prodotto da parte del consumatore viene condizionata anche dalla conoscenza del suo ciclo produttivo; noi pensiamo che anche i servizi logistici debbano essere valutati non solo per il risultato finale ma per tutto l' iter che ha portato alla fornitura. È un approccio che richiede una sempre più diffusa consapevolezza di come ogni impresa influenzi in vari modi il benessere della collettività di riferimento'. Il bilancio in versione integrale è disponibile sul sito www.grupposapir.it.



Shipping Italy

Ravenna

Per Sapir 60 milioni di ricavi e il primo bilancio sociale

Il Gruppo Sapir, primario operatore portuale attivo nel **porto** di **Ravenna**, ha reso noto di aver pubblicato il suo primo bilancio di sostenibilità relativo all'esercizio 2019. 'Anche per le responsabilità che ci derivano dalla rilevante partecipazione pubblica le nostre scelte rispondono da sempre a principi di sostenibilità, dal punto di vista ambientale, economico e sociale' spiega il presidente Riccardo Sabadini. "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'. Nel 2019 il valore della produzione del Gruppo è stato di 60,2 milioni di euro, l' 84% di questi, pari a circa 50,5 milioni, è stato 'distribuito' agli stakeholder, fra cui in particolare a fornitori (68%), personale (20%), Pubblica Amministrazione con dividendi, imposte e canoni (7%). Riguardo le forniture, il Gruppo si rivolge prioritariamente a realtà della regione (92,9%) e soprattutto provincia (66,5%), per creare valore nella propria comunità. A proposito di innovazione sono in corso un processo di potenziamento dell' infrastruttura It e la progettazione di un nuovo sistema che consentirà di gestire in un' unica piattaforma tutte le attività dei terminal e, a regime, anche di interagire con i clienti e le navi. Nella sezione dedicata alla responsabilità ambientale 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" spiegano da Sapir. Un capitolo è dedicato alla responsabilità verso i dipendenti. Sapir fu il primo terminal operator italiano a conseguire già nel 2004 la certificazione di sicurezza. Oggi i tre terminal (Sapir, Tcr e Terminal Nord) sono tutti certificati ISO 14001, standard che garantisce che i siti assicurano individuazione, adozione e monitoraggio delle misure necessarie a organizzare luoghi di lavoro salubri e sicuri. Dati interessanti riguardano poi 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 2.500 partecipanti.



Il Gruppo Sapir, primario operatore portuale attivo nel porto di Ravenna, ha reso noto di aver pubblicato il suo primo bilancio di sostenibilità relativo all'esercizio 2019. 'Anche per le responsabilità che ci derivano dalla rilevante partecipazione pubblica le nostre scelte rispondono da sempre a principi di sostenibilità, dal punto di vista ambientale, economico e sociale' spiega il presidente Riccardo Sabadini.

Il Nautilus

Livorno

Porto di Livorno e la lente decisoria del TAR Toscana

Firenze. Dal 'terremoto amministrativo', operato dal T.A.R. Toscana sul **porto** di **Livorno**, ci vengono alcune 'onde', riflessioni, che possono essere chiarificatrici per questioni inerenti altre realtà portuali italiane. Il TAR della Toscana rimette in discussione parte della pianificazione e dell'organizzazione portuale a **Livorno**, presidente Stefano Corsini dell'AdSPMTS. I ricorsi sono stati presentati dalla Compagnia Impresa Lavoratori Portuali (Cilp), dalla Società Terminal Darsena Toscana, dalla Sintermar Darsena Toscana e dalla Compagnia Portuale di **Livorno** (Cpl), che contestano il Piano Attuativo di Dettaglio dello scalo livornese. Il 'sisma' ha l'epicentro nel terminal Lorenzini & C.: il Piano Attuativo di Dettaglio (P.A.D.) edito dall' Authority di **Livorno** favorirebbe un vantaggio concorrenziale all'impresa Lorenzini nell'operare traffici containerizzati, oltre a movimenti di auto nuove. La controversia, come si diceva, ha per oggetto il P.A.D. del **porto** di **Livorno**, prima adottato e poi approvato dall' Authority; controversia sostenuta dal fatto che la legge n. 84/1994 non prevedrebbe lo strumento del piano attuativo, mentre la Legge della Regione Toscana 10 novembre 2014,

n. 65, disciplina gli strumenti urbanistici generali prevedendo la pianificazione attuativa e contiene disposizioni sui piani regolatori dei porti di interesse nazionale senza tuttavia individuare, in esse, la figura dei piani portuali attuativi. Si lamenta anche della difformità amministrativa, in quanto la competenza del P.A.D. sarebbe in capo al Comitato di gestione e non rientrerebbe in quella del Presidente dell' AdSP; mancherebbe, poi, l' assoggettabilità a valutazione ambientale strategica del piano. Le sentenze del TAR affermano che: ' L' articolo 5 della legge n. 84/1994, nel testo applicabile all' epoca dei fatti, prevede ai fini della pianificazione del sistema dei porti compresi nelle circoscrizioni dell' Autorità del sistema portuale solo lo strumento del Piano Regolatore Portuale, con indicazione (comma 2 quater) del relativo procedimento per la sua emanazione. Non è previsto invece alcuno strumento attuativo, che oltretutto nel caso di specie è stato adottato e approvato con diversa procedura rispetto al Piano Regolatore Portuale, il quale possa incidere sulle destinazioni funzionali del **porto** e produrre gli ulteriori effetti che l' Autorità pretenderebbe, di dichiarazione di pubblica utilità.'. La difesa dell' Autorità replica che la legislazione portuale chiarirebbe che la pianificazione urbanistica comunale riguarda unicamente le 'aree con funzione di interazione **porto-città**', mentre spetta al P.R.P delimitare e disegnare l' ambito e l' assetto complessivo delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali. I giudici affermano che l' oggetto della pianificazione portuale è diverso da quella urbanistica. Le 'onde' sismiche di assestamento chiariscono una declinazione amministrativa che può essere valutata per altri siti portuali. Come dire che tutti porti sono uguali solo nella volontà di operare funzioni uguali (tutti operano tutto) da nord a sud dell' Italia e in qualunque area portuale e retroportuale. Mentre i tribunali amministrativi declinano che non tutti i porti possono operare tutto. Infatti, nelle sentenze di specie si legge: ' che la pianificazione urbanistica ha la funzione di disciplinare l' ordinato sviluppo dell' assetto del territorio e, pertanto, viene logicamente delimitata alle aree aventi funzione di cerniera tra **porto** e città. Il Piano Regolatore Portuale, invece, 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 legge n. 84/1994.'. Si ribadisce ancora una volta, che ' la legge 84/94 costituisce l' unica fonte per la disciplina dell' assetto dei porti compresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale, sicché non può darsi alcun presupposto



Il Nautilus

Livorno

per l' applicazione, nemmeno analogica, della normativa urbanistica che, si ripete, è preordinata a disciplinare altro e diverso ambito di interesse pubblico, ovvero lo sviluppo del territorio. Fuori delle aree con funzioni di interazione porto-città, il P.R.P. acquista anche valenza urbanistica, senza limitarsi a definire la destinazione funzionale delle aree interessate, con conseguente applicabilità della normativa in materia urbanistica anche per quanto riguarda la pianificazione attuativa.'. Per quanto ci riguarda, come redazione de IL NAUTILUS, siamo abituati a non commentare le sentenze dei giudici; come rivista che opera nel settore dei porti e dei trasporti marittimi, riportiamo le sentenze del T.A.R. della Toscana per pura conoscenza dei lettori e per fini didattici per chi ha voglia di studiarle. Abele Carruezzo <http://www.ilnautilus.it/wp-content/Documenti/Tar Livorno 1350.pdf> <http://www.ilnautilus.it/wp-content/Documenti/Tar Livorno 1352.pdf> © Riproduzione riservata.

Informazioni Marittime

Livorno

Logistica sostenibile e 4.0 in porto, il master si presenta

Percorso formativo nato su idea di Federmanager e sviluppato con Università di Pisa, Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

La sostenibilità sempre più al centro dei percorsi formativi in ambito **portuale**. Lo ha confermato nei giorni scorsi la presentazione alle imprese del cluster **portuale** e logistico, e alle associazioni di categoria, del Master di I livello, Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics, nato su idea di Federmanager e sviluppato nell' ambito dell' iniziativa ForMare Toscana dall' Università di Pisa in collaborazione con la Camera di Commercio della Maremma e del **Tirreno** e con l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**. Il master, che si pone l' obiettivo di fornire ai partecipanti le conoscenze teoriche e le competenze pratiche necessarie per affrontare consapevolmente le sfide del settore marittimo-**portuale** e Logistico e di cogliere le opportunità di innovazione che le tecnologie 4.0 offrono al **sistema** industriale, si rivolge a neolaureati e professionisti che vogliono realmente innovare il management del settore **portuale** ed adotta la formula part-time con inizio delle attività il 27 febbraio 2021. Le iscrizioni, già aperte, sono consentite entro l' 11 gennaio 2021, ed il percorso didattico prevede una parte, di 300 ore, da svolgersi tramite lezioni frontali, ed un' altra, di 500 ore, da svolgersi in tirocinio presso aziende dei settori di riferimento. A copertura parziale del costo del corso, che è pari a 4.000 euro per i partecipanti e 2.000 euro per i soggetti uditori, sono state messe a disposizione dall' Università di Pisa 4 borse di studio pari a 1.200 euro, che saranno attribuite sulla base della certificazione Isee per l' anno 2020. È inoltre possibile ricorrere ai voucher finanziati dalla Regione Toscana, sino a un massimo di 2.000 euro per i manager d' azienda e sino a 4.000 euro per giovani laureati toscani fino a 34 anni che possiedano un Isee di importo non superiore ai 36.000 euro. È disponibile anche un sito web dedicato, contenente tutte le informazioni utili sul Master stesso. Ha partecipato all' iniziativa anche la neo-assessora della Regione Toscana Alessandra Nardini, con deleghe all' Istruzione, formazione professionale, università e ricerca, impiego, relazioni internazionali e politiche di genere, che, nel confermare il rapporto di supporto e collaborazione instaurato con la giunta uscente, ha espresso parole di particolare apprezzamento e condivisione per l' iniziativa.



Presentato master a cluster portuale e logistico

Redazione

LIVORNO Nei giorni scorsi è stato presentato alle imprese del cluster portuale e logistico, e alle associazioni di categoria, il Master di I livello, Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics, nato su idea di Federmanager e sviluppato nell'ambito dell'iniziativa ForMare Toscana dall'Università di Pisa in collaborazione con la Camera di commercio della Maremma e del Tirreno e con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Si tratta di un master per i manager di domani, unico in Italia, che è già stato presentato alla stampa da Claudio Capuano, dirigente dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale responsabile della Formazione. Il Master, che si pone l'obiettivo di fornire ai partecipanti le conoscenze teoriche e le competenze pratiche necessarie per affrontare consapevolmente le sfide del settore marittimo-portuale e logistico e di cogliere le opportunità di innovazione che le tecnologie 4.0 offrono al sistema industriale, si rivolge a neolaureati e professionisti che vogliono realmente innovare il management del settore portuale ed adotta la formula part-time con inizio delle attività il 27 Febbraio 2021. Le iscrizioni, già aperte, sono consentite entro l'11 Gennaio 2021, ed il percorso didattico prevede una parte, di 300 ore, da svolgersi tramite lezioni frontali, ed un'altra, di 500 ore, da svolgersi in tirocinio presso aziende dei settori di riferimento. A copertura parziale del costo del corso, che è pari a 4.000 euro per i partecipanti e 2.000 euro per i soggetti uditori, sono state messe a disposizione dall'Università di Pisa quattro borse di studio pari a 1.200 euro, che saranno attribuite sulla base della certificazione Isee per l'anno 2020. È inoltre possibile ricorrere ai voucher finanziati dalla Regione Toscana, sino a un massimo di 2.000 euro per i manager d'azienda e sino a 4.000 euro per giovani laureati toscani fino a 34 anni che possiedano un Isee di importo non superiore ai 36.000 euro. È disponibile anche un sito web dedicato, contenente tutte le informazioni utili sul Master stesso, all'indirizzo www.masterport40.it. Con grande soddisfazione per gli organizzatori, ha partecipato all'iniziativa anche la neo assessora della Regione Toscana Alessandra Nardini, con deleghe all'Istruzione, formazione professionale, università e ricerca, impiego, relazioni internazionali e politiche di genere, che, nel confermare il rapporto di supporto e collaborazione instaurato con la giunta uscente, ha espresso parole di particolare apprezzamento e condivisione per l'iniziativa.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

nautica

Ormeaggio all' asta Terre Rosse messo in vendita dal Tribunale

Sul piatto c' è già l' offerta della Marina sul Cagliana Sapa società a cui hanno dato vita nel 2019 circa 300 diportisti

MANOLO MORANDINI

PIOMBINO Terre Rosse, l' ormeggio potrebbe passare di mano il 19 novembre. È questa la data prevista per la presentazione delle offerte di acquisto del compendio che fa capo alla Cpc Srl in liquidazione. A fissare la scadenza è il Tribunale di Livorno, nell' ambito della procedura di concordato a cui è stata ammessa la società nel 2019. E c' è già un' offerta. Quella che fa capo alla Marina sul Cagliana Sapa, la società in accomandita per azioni che numerosi diportisti del porticciolo hanno costituito a maggio dello scorso anno. Obiettivo: tutelare i propri interessi e investire sulla darsena, 575 posti barca a dimensione sociale. La misura la dà il colpo d' occhio sui pontili, qui non c' è spazio per i mega yacht. Per inquadrare tutta la questione è necessario fare alcuni passi indietro. La Cpc Srl, società in liquidazione proprietaria dell' area relativa al porticciolo delle Terre Rosse, nel 2016 ha ceduto la gestione dell' ormeggio, in affitto, alla **Porto** Aurora. Nel tempo sono sorte diverse controversie tra Cpc prima, **Porto** Aurora dopo e il Comitato Terre Rosse, la realtà a cui hanno dato vita alcuni anni fa decine di vecchi utilizzatori del porticciolo per tutelare gli interessi collettivi a fronte della proprietà. Nel 2018 il comitato, attraverso il suo legale, aveva preso le misure di una situazione in picchiata, segnalando il grave dissesto finanziario di Cpc. E per questo il rischio concreto di arrivare a un fallimento o a un concordato, con la prospettiva che se la società dovesse fallire sarebbero revocate le concessioni demaniali, dunque i proprietari non avrebbero più il proprio posto barca. Da qui l' idea che ha preso forma in una società in accomandita per azioni costituita da circa 300 soci e che è amministrata da Fenice Nautica Srl, a sua volta è espressione del comitato. Con questa società si sono proposti come assuntori del concordato preventivo e da più di un anno hanno avuto l' autorizzazione dal Tribunale di Livorno a gestire l' ormeggio in affitto. Come si arriva all' asta, con la formula della vendita senza incanto? Si tratta di un passaggio obbligato previsto dalla legge a tutela dei creditori della Cpc, cioè a garanzia del miglior soddisfacimento di rientrare dei loro crediti. Il punto di partenza è la proposta formulata dalla Marina di Cagliana Sapa di acquistare l' azienda al prezzo di 2,4 milioni di euro. Ed è questa la cifra a base d' asta, su cui sono previsti rilanci minimi di 10mila euro. Nel complesso aziendale rientrano il ristorante, uffici e spogliatoi, servizi igienici, vari locali ad uso magazzino, l' edificio adibito a magazzino per deposito carburanti e ufficio, un parcheggio da 25 posti auto, e un lungo elenco di mobili, arredi e macchine da ufficio, cucina, forno a legna, arredi e attrezzature per servizi di ristorazione e pontili galleggianti. Oltre a crediti per lo più verso diportisti per canoni, spese condominiali e servizi di ormeggio. A tutto questo si aggiungono le due concessioni demaniali, una per l' occupazione di specchi acquei ricadenti nell' ampliamento del Fosso Cagliana per l' ormeggio dei natanti e l' altra per l' occupazione e utilizzazione di porzioni di terreno demaniale per l' installazione di un prefabbricato di circa 15 metri quadrati ad uso deposito e distributore di carburanti. L' asta originariamente prevista per la fine di aprile di quest' anno è slittata al 19 novembre a causa dello stop dell' attività dei tribunali per l' emergenza da covid-19. La Marina sul Cagliana di Fenice Nautica Srl Sapa società benefit, questa la denominazione per esteso,





Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

è pronta a fare la propria offerta. Da sottolineare la costruzione giuridica scelta dai soci per rilanciare la darsena: in accomandita per azioni benefit, amministrata da una società di capitali. Una soluzione che è divenuta anche un caso di studio per gli addetti ai lavori. Si tratta di una prima su scala nazionale in cui una società del genere viene utilizzata non per gestire una holding di partecipazione ma per dare vita a una massiccia raccolta di fondi, necessari per dare gambe a un progetto imprenditoriale diffuso. In pratica, nella forma di una società di capitali si realizzano logiche di tipo cooperativo. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Investimento choc, camionista indagato Il porto piange il vigilante travolto dal tir

Luca Bongiovanni morto sulla banchina 23: per la procura è omicidio stradale. Sit-in dei sindacati

LA TRAGEDIA **ANCONA**. Non l'ha visto. Non si è accorto di nulla. Gli è passato sopra senza nemmeno avere il tempo di frenare. E' stato un attimo. Luca Bongiovanni è stato travolto dal camion, stritolato dalle ruote anteriori. Inutili i soccorsi. E' morto sul posto di lavoro, all'ingresso della banchina 23, dove prestava servizio di vigilanza per conto della Sureté. Il lutto Il **porto** piange la guardia giurata, 52 anni e due figli, e s'interroga sul perché di una tragedia che lascia senza parole anche Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità portuale: «Siamo tutti sconvolti da quanto accaduto dice -. Come comunità portuale, ci stringiamo con affetto alla famiglia di Luca che ha perso la vita nel tragico incidente». Giampieri sottolinea che «la sicurezza sul posto di lavoro è una priorità imprescindibile ed è necessario che tutti insieme, come sistema portuale, imprese, lavoratori, rappresentanti sindacali, continuiamo ad impegnarci per far sì che la sicurezza sia sempre al primo posto in qualsiasi lavoro». Le indagini Cosa sia successo e di chi siano le responsabilità lo chiarirà la Procura che con il pm Ruggiero Dicuonzo ha aperto un fascicolo per omicidio colposo a carico del 58enne tunisino, residente a Marina di Montemarciano, alla guida del tir che mercoledì sera ha investito Bongiovanni. Il mezzo è stato sequestrato. Per i carabinieri della Compagnia di **Ancona** si è trattato di una drammatica fatalità: l'autotrasportatore, incaricato dalla sua ditta di ritirare una cella frigorifera, non si sarebbe reso conto della presenza del vigilante, nel buio della sera. Si sarebbe dovuto fermare per consegnare il documento di carico merci, ma avrebbe tirato dritto, senza accorgersi che in quel momento Bongiovanni era uscito dal suo gabbiotto per svolgere un controllo di routine. La dinamica dell'investimento sembra evidente, ma dovrà essere avvalorata dall'autopsia che dovrebbe svolgersi già oggi. Nei confronti del camionista, negativo all'alcoltest, non sono scattate misure cautelari. I sindacati La tragedia scuote i sindacati che hanno indetto per domani, dalle 10 alle 11, un presidio presso l'ingresso principale del **porto** (varco Da Chio). «Un altro infortunio mortale al **porto** di **Ancona** - scrivono Cgil, Cisl e Uil -, nella banchina 23, la stessa dove morì Luca Rizzeri nel giugno 2019. Alla famiglia del lavoratore va tutta la nostra solidarietà. E' necessario che Prefettura e Autorità portuale acquisiscano maggiore capacità di incidere nella realtà del lavoro, specie nello scalo dorico, a cominciare da massicci processi di formazione continua e dalla sigla di un protocollo per la attivazione di un RIs di sito». Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Incidente fatale al porto di Ancona, muore metronotte di 52 anni

Luca Bongiovanni è stato investito in maniera accidentale da un camionista impegnato in delle manovre

Un uomo di 52 anni, Luca Bongiovanni, ha perso la vita nel tardo pomeriggio di mercoledì 4 novembre in un tragico incidente avvenuto presso il porto di Ancona. La vittima, metronotte in servizio nello scalo dorico, poco dopo le ore 19.00 si trovava al lavoro all'imboccatura della banchina 23 quando, secondo una dinamica non ancora ricostruita appieno dai Carabinieri, è stato travolto da un autoarticolato condotto da un 58enne di nazionalità tunisina. Immediati i soccorsi nei confronti di Bongiovanni, il quale è stato raggiunto sul posto dal personale sanitario del 118: ogni tentativo di rianimarlo si è tuttavia rivelato del tutto vano. In attesa di accertare le piene responsabilità di quanto accaduto, i militari hanno posto sotto sequestro il camion: il test alcolemico condotto nei confronti del conducente ha dato esito negativo.



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il cordoglio dell' Authority e dei colleghi di Luca Bongiovanni: «Siamo tutti sconvolti»

ANCONA - Il presidente dell' Autorità Portuale, Rodolfo Giampieri: «La sicurezza sul luogo di lavoro è una priorità. Tutti insieme dobbiamo continuare a impegnarci per far sì che sia sempre al primo posto»

«Siamo tutti sconvolti da quanto accaduto alla banchina 23. Come comunità portuale, ci stringiamo con affetto alla famiglia di Luca Bongiovanni che ha perso la vita nel tragico incidente ieri sera». Il presidente dell' Autorità di sistema portuale, **Rodolfo Giampieri**, esprime così il proprio cordoglio a seguito della tragedia avvenuta nella serata di ieri quando Luca Bongiovanni, vigilante 52enne in servizio al porto, è morto mentre stava svolgendo alcuni controlli, dopo essere stato investito da un tir. Il presidente dell' Ap sottolinea poi come «la sicurezza sul posto di lavoro è una priorità imprescindibile. E' necessario - aggiunge - che tutti insieme, come sistema portuale, imprese, lavoratori, rappresentanti sindacali, continuiamo ad impegnarci per far sì che la sicurezza sia sempre al primo posto in qualsiasi lavoro che viene effettuato. Adesso è il momento del rispetto e del silenzio per il dolore che la famiglia che deve affrontare». Sulla pagina Facebook dell' Autorità Portuale, questa mattina è stato messo un fiocco nero, listato a lutto e un messaggio: «Tutta la comunità portuale di Ancona è addolorata e si stringe con forza intorno alla famiglia di Luca Bongiovanni in questo che è il momento del silenzio e del rispetto». Listata a lutto anche la pagine Facebook della Suretè, l' istituto di vigilanza per il quale Bongiovanni lavorava. «Nel rispetto del triste momento - hanno postato i colleghi -, ci uniamo silenziosi al dolore della famiglia del nostro caro Luca Bongiovanni. Luca ci mancherà!». Bongiovanni lascia una moglie e due figli. Sul corpo della vittima, disposta l' autopsia dal pm Ruggiero Dicuonzo.

Il cordoglio dell' Authority e dei colleghi di Luca Bongiovanni: «Siamo tutti sconvolti»

ANCONA - Il presidente dell' Autorità Portuale, Rodolfo Giampieri. «La sicurezza sul luogo di lavoro è una priorità. Tutti insieme dobbiamo continuare a impegnarci per far sì che sia sempre al primo posto»

5 novembre 2020 - Ore 10:32
di Silvia Di Nino

«Siamo tutti sconvolti da quanto accaduto alla banchina 23. Come comunità portuale, ci stringiamo con affetto alla famiglia di Luca Bongiovanni che ha perso la vita nel tragico incidente ieri sera».

Il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri, esprime così il proprio cordoglio a seguito della tragedia avvenuta nella serata di ieri quando Luca Bongiovanni, vigilante 52enne in servizio al porto, è morto mentre stava svolgendo alcuni controlli, dopo essere stato investito da un tir.

Il presidente dell' Ap sottolinea poi come «la sicurezza sul posto di lavoro è una priorità imprescindibile. E' necessario - aggiunge - che tutti insieme, come sistema portuale, imprese, lavoratori, rappresentanti sindacali, continuiamo ad impegnarci per far sì che la sicurezza sia sempre al primo posto in qualsiasi lavoro che viene effettuato. Adesso è il momento del rispetto e del silenzio per il dolore che la famiglia che deve affrontare».

Sulla pagina Facebook dell' Autorità Portuale, questa mattina è stato messo un fiocco nero, listato a lutto e un messaggio: «Tutta la comunità portuale di Ancona è addolorata e si stringe con forza intorno alla famiglia di Luca Bongiovanni in questo che è il momento del silenzio e del rispetto».

Listata a lutto anche la pagine Facebook della Suretè, l' istituto di vigilanza per il quale Bongiovanni lavorava. «Nel rispetto del triste momento - hanno postato i colleghi -, ci uniamo silenziosi al dolore della famiglia del nostro caro Luca Bongiovanni. Luca ci mancherà!». Bongiovanni lascia una moglie e due figli. Sul corpo della vittima, disposta l' autopsia dal pm Ruggiero Dicuonzo.

Fiumicino, riparte la bonifica del porto-canale

L'INTERVENTO Riprese le operazioni di bonifica del canale navigabile di Fiumicino con l'obiettivo di restituire sicurezza alla navigazione. La benna del pontone Giove ha rimosso il relitto di una barca a vela di 10 metri affondata lungo la sponda della Fossa Traiana prima del ponte 2 giugno. L'intervento per iniziare a restituire decoro a un tratto di fiume in cui operano 15 cantieri nautici porta la firma della Regione che ha stanziato 150mila euro con cui prelevare 5 natanti adagiati da anni sul fondale. «Questo secondo intervento spiega l'assessore regionale ai Lavori pubblici e Tutela del territorio, Mauro Alessandri è finalizzato prima di tutto alla salvaguardia della navigabilità del fiume e la sicurezza per chi lo vive tutti i giorni. L'altro aspetto è collegato al ripristino delle naturali condizioni ambientali e alla restituzione del decoro. È un lavoro che procede in modo costante, passo dopo passo, che ci sta dando grandi soddisfazioni». Nel corso di una precedente bonifica, sempre grazie a un finanziamento della Regione, erano finiti in discarica 5 scafi che sommati agli attuali portano a 12 le restanti carene da prelevare sul fondo del corso d'acqua. Queste presenze non fanno dormire tranquilli gli operatori del porto che temono le prossime piene del Tevere la cui violenza potrebbe strappare le murate delle barche abbandonate e trascinarle alla foce dove sono ormeggiati flotta peschereccia, i natanti della piccola pesca e i rimorchiatori. Purtroppo si è già verificato che la cabina di pilotaggio di un motopesca affondato sia finita alla foce dove è stata recuperata in extremis e trasferita sulla banchina prima che provocasse danni. Presente alla bonifica anche il sindaco di Fiumicino che ha voluto ringraziare la Capitaneria di porto e Regione. «Non è semplice togliere relitti vecchi di anni precisa Esterino Montino. L'operazione oltre a essere molto costosa è anche complessa perché è difficile rintracciare le proprietà per poter procedere in danno recuperando i fondi utilizzati. Due anni fa siamo intervenuti con la Capitaneria di Porto sui primi relitti, adesso se ne toglieranno altri cinque, che forse diventeranno sei con il recupero del ribasso d'asta». Il primo cittadino ha garantito che il lavoro di bonifica continuerà in futuro per rendere il Tevere sempre più sicuro e navigabile da qui alla città di Roma. «La Capitaneria di Porto sarà presente in tutte le fasi delle operazioni con i suoi uomini e il nucleo sub della Guardia costiera sottolinea il Capitano di Vascello, Antonio D'Amore -. Al termine si farà carico di ispezionare il fondale per verificare che ogni residuo inquinante sia stato prelevato. La qualità delle acque è una cosa molto importante. Il relitto di oggi era un barcone di legno privo di motore, quindi senza elementi inquinanti. Le rimozioni verranno ultimate nel giro di un mese». Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



A LAVORO AUTHORITY, DOGANE ED ENEL

Zona Franca Doganale a Brindisi Allo studio un progetto

La zona industriale di Brindisi, tra cui alcune aree della centrale Enel «Federico II» non utili al percorso di transizione energetica in atto potrebbero essere riutilizzate in un'ottica di economia circolare e di nuove opportunità per il territorio e l'occupazione. Tra queste, la possibilità di essere ricomprese nel processo in atto per il riconoscimento di una Zona Franca Doganale (ZFD), una nuova opportunità per incrementare il traffico merci nell'area brindisina. I possibili scenari sono stati esaminati nel corso di un confronto video tra il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, il presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore di Enel Italia Carlo Tamburi. Il riutilizzo di strutture esistenti, nel rispetto dei principi dell'economia circolare, permetterà notevoli vantaggi ambientali nel territorio brindisino grazie all'estensione della vita delle aree che verranno riconvertite, economici, con la valorizzazione di competenze e asset esistenti, e sociali, attraverso la creazione di nuove opportunità per il tessuto imprenditoriale e i lavoratori locali. «Le Zone Franche Doganali sono il volano strategico delle ZES. Le imprese che si insediano in queste aree, in aggiunta ai vantaggi delle ZES (semplificazioni e credito di imposta), hanno la possibilità di gestire le merci in transito e di produrre autentico "made in Italy" in sospensione di Iva e dazi», ha affermato il presidente Patroni Griffi aggiungendo che «anche l'aspetto gestionale e amministrativo è favorevole per le imprese in quanto si applica direttamente il Regolamento UE. Le ZFD sono dunque calamite per nuovi insediamenti logistici e industriali. Fortemente ricercate dal mercato, soprattutto in un momento in cui la fragilità della supply chain, messa a nudo dalla pandemia, sta inducendo molte imprese a localizzare gli impianti in Europa». «Brindisi - ha sottolineato - è il candidato ideale per la ZFD disponendo di un retroporto dotato di un'ottima infrastruttura ferroviaria e stradale e di enormi aree attualmente inutilizzate. L'attenzione di un player come Enel ci consentirà di sviluppare sinergicamente il piano che potrà essere attuato una volta individuate le aree di proprietà di Enel da includere nella ZFD e quelle afferenti al Demanio marittimo candidate a ZFD e di cui l'Autorità si appresta a completare l'infrastrutturazione come previsto dal piano regolatore portuale. Il progetto che oggi prende il via ci permette di guardare con fiducia al futuro del porto di Brindisi e di governare il processo di transizione energetica senza pregiudicare le aspettative delle imprese e dei lavoratori nonché di conferire al porto quella centralità nello sviluppo dei traffici che negli ultimi anni si è un po' appannata per la carenza di una visione di lungo periodo e di infrastrutture non idonee ad accogliere le richieste attuali della portualità». «Un altro tassello del progetto autostrade del mare trova attuazione» ha commentato il direttore Minenna. «Peraltro, Zona Franca Doganale Interclusa e Zona Economica Speciale trovano applicazione in un progetto di economia circolare e di digitalizzazione avanzata. Un'azione congiunta e sinergica di fondamentale importanza per il sistema Paese». La professoressa Paola Balducci, delegata dalla Sottosegretaria del Ministero dello Sviluppo economico Alessandra Todde a seguire il tavolo di crisi di Brindisi, esprime «viva soddisfazione per il percorso che oggi si avvia e che, unitamente a una accelerazione nella realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti a Brindisi, potrà concorrere a traghettare il sistema produttivo sino alla ripresa, consentendogli di cogliere appieno, alla fine dell'emergenza pandemica, tutte le opportunità offerte dalle ZES e dalla



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

Zona franca». La zona franca doganale potrà essere un ulteriore tassello per accompagnare il processo di transizione energetica che prevede a Cerano la progressiva dismissione dell' impianto a carbone e la realizzazione di nuovo polo energetico innovativo costituito da impianti fotovoltaici con sistemi di accumulo di energia e un impianto a gas ad altissima efficienza che adotta le migliori tecnologie disponibili.

Zona franca nel porto ma anche nella centrale

Incontro in remoto tra Autorità di sistema, Agenzia delle dogane e direttore di Enel Italia Le aree della Federico II da dismettere destinate alla logistica e ai traffici portuali

Non solo Zes. In un periodo particolarmente difficile, anche il percorso verso la transizione energetica, che teoricamente a Brindisi dovrebbe essere destinato a ridurre drasticamente l'occupazione, offre nuove opportunità. La zona industriale infatti, ed in particolare aree della centrale Enel Federico II non utili al percorso di transizione energetica, potrebbero essere riutilizzate in un'ottica di economia circolare e di nuove opportunità per il territorio e l'occupazione. Tra queste, la possibilità di essere ricomprese nel processo in atto per il riconoscimento di una Zona franca doganale, una opportunità per incrementare il traffico merci nell'area brindisina della quale si discute ormai da tempo ma che sta cominciando a prendere forma. I possibili scenari sono stati esaminati nel corso di un confronto video tra il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli Marcello Minenna, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi e il direttore di Enel Italia Carlo Tamburi. Il riutilizzo di strutture esistenti, nel rispetto dei principi dell'economia circolare, permetterà secondo le intenzioni dei protagonisti di questa operazione notevoli vantaggi ambientali grazie all'estensione della vita delle aree che verranno riconvertite; economici, con la valorizzazione di competenze e asset esistenti; e sociali, attraverso la creazione di nuove opportunità per il tessuto imprenditoriale e i lavoratori locali. «Le Zone franche doganali - ha sottolineato il presidente dell'Autorità di sistema portuale - sono il volano strategico delle Zes. Le imprese che si insediano in queste aree, in aggiunta ai vantaggi delle Zes (semplificazioni e credito di imposta), hanno la possibilità di gestire le merci in transito e di produrre autentico made in Italy in sospensione di Iva e dazi». Queste Zone franche, dunque, sono «calamite per nuovi insediamenti logistici e industriali». E Brindisi, in questo senso, «è il candidato ideale». L'attenzione di Enel, ha aggiunto, «ci consentirà di sviluppare sinergicamente il piano che potrà essere attuato una volta individuate le aree di proprietà di Enel da includere nella Zfd e quelle afferenti al Demanio marittimo candidate a Zfd e di cui l'Autorità si appresta a completare l'infrastrutturizzazione». Tutto questo, ha concluso Patroni Griffi, «ci permette di guardare con fiducia al futuro del porto di Brindisi e di governare il processo di transizione energetica senza pregiudicare le aspettative delle imprese e dei lavoratori». Per il direttore dell'Agenzia delle dogane, si tratta di «un altro tassello del progetto autostrade del mare che trova attuazione. Zona franca doganale interclusa e Zona economica speciale, ha aggiunto, «trovano applicazione in un progetto di economia circolare e di digitalizzazione avanzata. Un'azione congiunta e sinergica di fondamentale importanza per il sistema Paese». La professoressa Paola Balducci, delegata dalla sottosegretaria del ministero dello Sviluppo economico Alessandra Todde a seguire il tavolo di crisi di Brindisi, esprime «viva soddisfazione per il percorso che oggi si avvia e che, unitamente a una accelerazione nella realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti a Brindisi, potrà concorrere a traghettare il sistema produttivo sino alla ripresa, consentendogli di cogliere appieno, alla fine dell'emergenza pandemica, tutte le opportunità offerte dalle Zes e dalla Zona franca». Quest'ultima, nelle intenzioni di coloro che lavorano per questa prospettiva, potrà essere un ulteriore tassello per accompagnare il processo di transizione energetica che prevede a Cerano la progressiva



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

dismissione dell' impianto a carbone e la realizzazione di nuovo polo energetico innovativo costituito da impianti fotovoltaici con sistemi di accumulo di energia e un impianto di produzione energetica a gas naturale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Informare

Brindisi

Allo studio l' insediamento di una Zona Franca Doganale a Brindisi

Potrebbe sorgere su aree della centrale termoelettrica "Federico II" non utili al percorso di transizione energetica in atto Su parte del sito della centrale termoelettrica "Federico II" di Brindisi sud, per la quale è in atto la riconversione dalle unità a carbone ad unità a gas, potrebbe sorgere una Zona Franca Doganale (ZFD). Ne hanno discusso in videoconferenza il direttore dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, **Ugo Patroni Griffi**, e il direttore di Enel Italia, Carlo Tamburi. La ZFD potrebbe occupare alcune aree non utili al percorso di transizione energetica in atto. «Le Zone Franche Doganali - ha ricordato **Patroni Griffi** - sono il volano strategico delle ZES. Le imprese che si insediano in queste aree, in aggiunta ai vantaggi delle ZES (semplificazioni e credito di imposta), hanno la possibilità di gestire le merci in transito e di produrre autentico "made in Italy" in sospensione di Iva e dazi. Anche l' aspetto gestionale e amministrativo è favorevole per le imprese in quanto si applica direttamente il Regolamento UE. Le ZFD sono dunque calamite per nuovi insediamenti logistici e industriali. Fortemente ricercate dal mercato, soprattutto in un momento in cui la fragilità della supply chain, messa a nudo dalla pandemia, sta inducendo molte imprese a localizzare gli impianti in Europa». «Brindisi - ha sottolineato il presidente dell' AdSP dell' **Adriatico Meridionale** - è il candidato ideale per la ZFD disponendo di un retroporto dotato di un' ottima infrastruttura ferroviaria e stradale e di enormi aree attualmente inutilizzate. L' attenzione di un player come Enel ci consentirà di sviluppare sinergicamente il piano che potrà essere attuato una volta individuate le aree di proprietà di Enel da includere nella ZFD e quelle afferenti al Demanio Marittimo candidate a ZFD e di cui l' **Autorità** si appresta a completare l' infrastrutturizzazione come previsto dal piano regolatore **portuale**. Il progetto che oggi prende il via ci permette di guardare con fiducia al futuro del porto di Brindisi e di governare il processo di transizione energetica senza pregiudicare le aspettative delle imprese e dei lavoratori nonché di conferire al porto quella centralità nello sviluppo dei traffici che negli ultimi anni si è un po' appannata per la carenza di una visione di lungo periodo e di infrastrutture non idonee ad accogliere le richieste attuali della portualità».



Informazioni Marittime

Brindisi

Brindisi, focus sulla Zona Franca Doganale

I possibili scenari sono stati esaminati nel corso di un confronto video tra il direttore dell' Agenzia delle dogane, il presidente dell' Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale e il direttore di Enel Italia

La zona industriale di Brindisi, tra cui alcune aree della centrale Enel "Federico II" non utili al percorso di transizione energetica in atto potrebbero essere riutilizzate in un' ottica di economia circolare e di nuove opportunità per il territorio e l' occupazione. Tra queste, la possibilità di essere ricomprese nel processo in atto per il riconoscimento di una Zona Franca Doganale (ZFD), una nuova opportunità per incrementare il traffico merci nell' area brindisina. I possibili scenari sono stati esaminati nel corso di un confronto video tra il direttore dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, il presidente dell' Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale, **Ugo Patroni Griffi**, e il direttore di Enel Italia Carlo Tamburi. Il riutilizzo di strutture esistenti, nel rispetto dei principi dell' economia circolare, permetterà notevoli vantaggi ambientali nel territorio brindisino grazie all' estensione della vita delle aree che verranno riconvertite, economici, con la valorizzazione di competenze e asset esistenti, e sociali, attraverso la creazione di nuove opportunità per il tessuto imprenditoriale e i lavoratori locali. "Le Zone Franche Doganali sono il volano strategico delle ZES. Le imprese che si insediano in queste aree, in aggiunta ai vantaggi delle ZES (semplificazioni e credito di imposta), hanno la possibilità di gestire le merci in transito e di produrre autentico 'made in Italy' in sospensione di Iva e dazi" ha affermato **Patroni Griffi** aggiungendo che "anche l' aspetto gestionale e amministrativo è favorevole per le imprese in quanto si applica direttamente il Regolamento UE. Le ZFD sono dunque calamite per nuovi insediamenti logistici e industriali. Fortemente ricercate dal mercato, soprattutto in un momento in cui la fragilità della supply chain, messa a nudo dalla pandemia, sta inducendo molte imprese a localizzare gli impianti in Europa". "Brindisi - ha sottolineato - è il candidato ideale per la ZFD disponendo di un retroporto dotato di un' ottima infrastruttura ferroviaria e stradale e di enormi aree attualmente inutilizzate. L' attenzione di un player come Enel ci consentirà di sviluppare sinergicamente il piano che potrà essere attuato una volta individuate le aree di proprietà di Enel da includere nella ZFD e quelle afferenti al Demanio marittimo candidate a ZFD e di cui l' Autorità si appresta a completare l' infrastrutturizzazione come previsto dal piano regolatore portuale. Il progetto che oggi prende il via ci permette di guardare con fiducia al futuro del porto di Brindisi e di governare il processo di transizione energetica senza pregiudicare le aspettative delle imprese e dei lavoratori nonché di conferire al porto quella centralità nello sviluppo dei traffici che negli ultimi anni si è un po' appannata per la carenza di una visione di lungo periodo e di infrastrutture non idonee ad accogliere le richieste attuali della portualità". "Un altro tassello del progetto autostrade del mare trova attuazione" ha commentato Minenna. "Peraltro, Zona Franca Doganale Interclusa e Zona Economica Speciale trovano applicazione in un progetto di economia circolare e di digitalizzazione avanzata. Un' azione congiunta e sinergica di fondamentale importanza per il sistema Paese". La professoressa Paola Balducci, delegata dalla sottosegretaria del ministero dello Sviluppo economico Alessandra Todde a seguire il tavolo di crisi di Brindisi, esprime "viva soddisfazione per il percorso che oggi si avvia e che, unitamente a una accelerazione nella realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti a Brindisi, potrà concorrere a traghettare il sistema produttivo sino alla ripresa, consentendogli di cogliere appieno, alla fine dell' emergenza pandemica, tutte le opportunità offerte dalle ZES e dalla Zona franca". La zona franca doganale



potrà essere un ulteriore tassello per



Informazioni Marittime

Brindisi

accompagnare il processo di transizione energetica che prevede a Cerano la progressiva dismissione dell' impianto a carbone e la realizzazione di nuovo polo energetico innovativo costituito da impianti fotovoltaici con sistemi di accumulo di energia e un impianto a gas ad altissima efficienza che adotta le migliori tecnologie disponibili.

Zona franca doganale a Brindisi

Si studia progetto con Agenzia delle dogane e AdSp Mam

Redazione

BRINDISI Si apre una nuova opportunità economica per Brindisi con il processo in atto per il riconoscimento di una Zona franca doganale (Zfd). La zona industriale di Brindisi, tra cui alcune aree della centrale Enel Federico Il non utili al percorso di transizione energetica in atto potrebbero essere riutilizzate in un'ottica di economia circolare e di nuove opportunità per il territorio e l'occupazione. Il futuro di questa scelta è stato analizzato nel confronto video tra il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore di Enel Italia Carlo Tamburi. Il riutilizzo di strutture esistenti, nel rispetto dei principi dell'economia circolare, permetterà notevoli vantaggi ambientali nel territorio brindisino grazie all'estensione della vita delle aree che verranno riconvertite. Ma si parla anche di vantaggi economici, con la valorizzazione di competenze e asset esistenti, e sociali, attraverso la creazione di nuove opportunità per il tessuto imprenditoriale e i lavoratori locali. Le Zone franche doganali sono il volano strategico delle Zes spiega il presidente dell'AdSp Patroni Griffi. Le imprese che si insediano in queste aree, in aggiunta ai vantaggi delle Zes, come le semplificazioni e il credito di imposta, hanno la possibilità di gestire le merci in transito e di produrre autentico made in Italy' in sospensione di Iva e dazi aggiunge. Anche l'aspetto gestionale e amministrativo si dimostrerebbe favorevole per le imprese in quanto si applicherebbe direttamente il Regolamento Ue. Per il presidente le Zfd sono dunque calamite per nuovi insediamenti logistici e industriali. Fortemente ricercate dal mercato, soprattutto in un momento in cui la fragilità della supply chain, messa a nudo dalla pandemia, sta inducendo molte imprese a localizzare gli impianti in Europa. Brindisi -commenta ancora- è il candidato ideale per la Zfd disponendo di un retroporto dotato di un'ottima infrastruttura ferroviaria e stradale e di enormi aree attualmente inutilizzate. L'attenzione di un player come Enel ci consentirà di sviluppare sinergicamente il piano che potrà essere attuato una volta individuate le aree di proprietà di Enel da includere nella Zona franca doganale e quelle afferenti al Demanio marittimo candidate a Zfd e di cui l'Autorità si appresta a completare l'infrastrutturizzazione come previsto dal piano regolatore portuale. Il progetto che oggi prende il via ci permette di guardare con fiducia al futuro del porto di Brindisi e di governare il processo di transizione energetica senza pregiudicare le aspettative delle imprese e dei lavoratori nonché di conferire al porto quella centralità nello sviluppo dei traffici che negli ultimi anni si è un po' appannata per la carenza di una visione di lungo periodo e di infrastrutture non idonee ad accogliere le richieste attuali della portualità. Un altro tassello del progetto autostrade del mare trova attuazione ha commentato il direttore Minenna. Peraltro, Zona franca doganale interclusa e Zona economica speciale trovano applicazione in un progetto di economia circolare e di digitalizzazione avanzata. Un'azione congiunta e sinergica di fondamentale importanza per il sistema Paese.



Puglia Live

Brindisi

ZONA FRANCA DOGANALE A BRINDISI: PROGETTO ALLO STUDIO DI AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI E AUTORITA PORTUALE

05/11/2020 Brindisi, 5 novembre 2020 Il percorso di transizione energetica offre nuove opportunità. La zona industriale di Brindisi, tra cui alcune aree della centrale Enel Federico II non utili al percorso di transizione energetica in atto potrebbero essere riutilizzate in un'ottica di economia circolare e di nuove opportunità per il territorio e l'occupazione. Tra queste, la possibilità di essere ricomprese nel processo in atto per il riconoscimento di una Zona Franca Doganale (ZFD), una nuova opportunità per incrementare il traffico merci nell'area brindisina. I possibili scenari sono stati esaminati nel corso di un confronto video tra il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, il presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore di Enel Italia Carlo Tamburi. Il riutilizzo di strutture esistenti, nel rispetto dei principi dell'economia circolare, permetterà notevoli vantaggi ambientali nel territorio brindisino grazie all'estensione della vita delle aree che verranno riconvertite, economici, con la valorizzazione di competenze e asset esistenti, e sociali, attraverso la creazione di nuove opportunità per il tessuto imprenditoriale e i lavoratori locali.

Le Zone Franche Doganali sono il volano strategico delle ZES. Le imprese che si insediano in queste aree, in aggiunta ai vantaggi delle ZES (semplificazioni e credito di imposta), hanno la possibilità di gestire le merci in transito e di produrre autentico made in Italy in sospensione di Iva e dazi ha affermato il presidente Patroni Griffi aggiungendo che anche l'aspetto gestionale e amministrativo è favorevole per le imprese in quanto si applica direttamente il Regolamento UE. Le ZFD sono dunque calamite per nuovi insediamenti logistici e industriali. Fortemente ricercate dal mercato, soprattutto in un momento in cui la fragilità della supply chain, messa a nudo dalla pandemia, sta inducendo molte imprese a localizzare gli impianti in Europa. Brindisi ha sottolineato - è il candidato ideale per la ZFD disponendo di un retroporto dotato di un'ottima infrastruttura ferroviaria e stradale e di enormi aree attualmente inutilizzate. L'attenzione di un player come Enel ci consentirà di sviluppare sinergicamente il piano che potrà essere attuato una volta individuate le aree di proprietà di Enel da includere nella ZFD e quelle afferenti al Demanio marittimo candidate a ZFD e di cui l'Autorità si appresta a completare l'infrastrutturazione come previsto dal piano regolatore portuale. Il progetto che oggi prende il via ci permette di guardare con fiducia al futuro del porto di Brindisi e di governare il processo di transizione energetica senza pregiudicare le aspettative delle imprese e dei lavoratori nonché di conferire al porto quella centralità nello sviluppo dei traffici che negli ultimi anni si è un po' appannata per la carenza di una visione di lungo periodo e di infrastrutture non idonee ad accogliere le richieste attuali della portualità. Un altro tassello del progetto autostrade del mare trova attuazione ha commentato il direttore Minenna. Peraltro, Zona Franca Doganale Interclusa e Zona Economica Speciale trovano applicazione in un progetto di economia circolare e di digitalizzazione avanzata. Un'azione congiunta e sinergica di fondamentale importanza per il sistema Paese. La professoressa Paola Balducci, delegata dalla Sottosegretaria del Ministero dello Sviluppo economico Alessandra Todde a seguire il tavolo di crisi di Brindisi, esprime viva soddisfazione per il percorso che oggi si avvia e che, unitamente a una accelerazione nella realizzazione degli interventi infrastrutturali previsti a Brindisi, potrà concorrere a traghettare il sistema produttivo sino alla ripresa, consentendogli di cogliere appieno, alla fine dell'emergenza pandemica, tutte le opportunità offerte dalle ZES e dalla Zona franca. La zona franca doganale potrà essere un



ulteriore tassello per accompagnare il processo di transizione energetica che prevede a Cerano la progressiva dismissione dell'impianto a carbone e la realizzazione di nuovo polo



Puglia Live

Brindisi

energetico innovativo costituito da impianti fotovoltaici con sistemi di accumulo di energia e un impianto a gas ad altissima efficienza che adotta le migliori tecnologie disponibili.

Shipping Italy

Brindisi

Enel, AdSP e Adm per realizzare una Zona Franca Doganale a Brindisi

Il percorso di transizione energetica di Enel offrirà nuove opportunità di sviluppo e diversificazione anche al porto di Brindisi. La zona industriale dello scalo, tra cui alcune aree della centrale 'Federico II', potrebbero essere riutilizzate in un'ottica di economia circolare e di nuove opportunità per il territorio e l'occupazione. Tra queste, la possibilità di essere ricomprese nel processo in atto per il riconoscimento di una Zona Franca Doganale (Zfd), una nuova opportunità per incrementare il traffico merci nell'area brindisina. Lo ha spiegato in una nota l'AdSP del Mar Adriatico Meridionale illustrando i possibili scenari esaminati nel corso di un confronto video tra il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, il presidente della port authority pugliese, **Ugo Patroni Griffi**, e il direttore di Enel Italia, Carlo Tamburi. Il riutilizzo di strutture esistenti nel rispetto dei principi dell'economia circolare secondo l'AdSP permetterà notevoli vantaggi ambientali nel territorio brindisino grazie all'estensione della vita delle aree che verranno riconvertite, economici, con la valorizzazione di competenze e asset esistenti, e sociali, attraverso la creazione di nuove opportunità per il tessuto imprenditoriale e i lavoratori locali.

'Le Zone Franche Doganali sono il volano strategico delle Zes. Le imprese che si insediano in queste aree, in aggiunta ai vantaggi delle Zes (semplificazioni e credito d'imposta), hanno la possibilità di gestire le merci in transito e di produrre autentico 'made in Italy' in sospensione di Iva e dazi' ha affermato **Patroni Griffi**, aggiungendo che 'anche l'aspetto gestionale e amministrativo è favorevole per le imprese in quanto si applica direttamente il Regolamento Ue. Le Zfd sono dunque calamite per nuovi insediamenti logistici e industriali. Fortemente ricercate dal mercato, soprattutto in un momento in cui la fragilità della supply chain, messa a nudo dalla pandemia, sta inducendo molte imprese a localizzare gli impianti in Europa'. Secondo il numero uno della port authority 'Brindisi è il candidato ideale per la Zfd disponendo di un retroporto dotato di un'ottima infrastruttura ferroviaria e stradale e di enormi aree attualmente inutilizzate. L'attenzione di un player come Enel ci consentirà di sviluppare sinergicamente il piano che potrà essere attuato una volta individuate le aree di proprietà di Enel da includere nella Zfd e quelle afferenti al Demanio marittimo candidate a Zfd e di cui l'Autorità si appresta a completare l'infrastrutturizzazione come previsto dal piano regolatore portuale. Il progetto che oggi prende il via ci permette di guardare con fiducia al futuro del porto di Brindisi e di governare il processo di transizione energetica senza pregiudicare le aspettative delle imprese e dei lavoratori nonché di conferire al porto quella centralità nello sviluppo dei traffici che negli ultimi anni si è un po' appannata per la carenza di una visione di lungo periodo e di infrastrutture non idonee ad accogliere le richieste attuali della portualità'. La zona franca doganale potrà essere dunque un ulteriore tassello per accompagnare il processo di transizione energetica che prevede a Cerano la progressiva dismissione dell'impianto a carbone e la realizzazione di nuovo polo energetico innovativo costituito da impianti fotovoltaici con sistemi di accumulo di energia e un impianto a gas ad altissima efficienza che adotta le migliori tecnologie disponibili.



Il percorso di transizione energetica di Enel offrirà nuove opportunità di sviluppo e diversificazione anche al porto di Brindisi. La zona industriale dello scalo, tra cui alcune aree della centrale 'Federico II', potrebbero essere riutilizzate in un'ottica di economia circolare e di nuove opportunità per il territorio e l'occupazione. Tra queste, la possibilità di essere ricomprese nel processo in atto per il riconoscimento di una Zona Franca Doganale (Zfd), una nuova opportunità per incrementare il traffico merci nell'area brindisina.

Lo ha spiegato in una nota l'AdSP del Mar Adriatico Meridionale illustrando i possibili scenari esaminati nel corso di un confronto video tra il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, il presidente della port authority pugliese, Ugo Patroni Griffi, e il direttore di Enel Italia, Carlo Tamburi.

The Medi Telegraph

Brindisi

Brindisi, allo studio la Zona franca doganale

Brindisi - La zona industriale di Brindisi, tra cui alcune aree della centrale Enel Federico II non utili al percorso di transizione energetica in atto, potrebbero essere riutilizzate in un'ottica di economia circolare e di nuove opportunità per il territorio e l'occupazione. Tra queste, la possibilità di essere ricomprese nel

Brindisi - La zona industriale di Brindisi, tra cui alcune aree della centrale Enel Federico II non utili al percorso di transizione energetica in atto, potrebbero essere riutilizzate in un'ottica di economia circolare e di nuove opportunità per il territorio e l'occupazione. Tra queste, la possibilità di essere ricomprese nel processo in atto per il riconoscimento di una zona franca doganale (Zfd), considerata una nuova opportunità per incrementare il traffico merci nell'area brindisina. È quanto emerso da un incontro a cui hanno preso parte - in videoconferenza - il direttore dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, e il direttore di Enel Italia, Carlo Tamburi. Il riutilizzo di strutture esistenti permetterà - è stato evidenziato nel corso dell'incontro - vantaggi ambientali nel territorio brindisino grazie all'estensione della vita delle aree che verranno riconvertite, economici, con la valorizzazione di competenze e cespiti esistenti, e sociali, attraverso la creazione di nuove opportunità per il tessuto imprenditoriale e i lavoratori locali: «Le zone franche doganali sono il volano strategico delle zone economiche speciali» affermato il presidente dell'Adspmam, aggiungendo che «anche l'aspetto gestionale e amministrativo è favorevole per le imprese in quanto si applica direttamente il regolamento dell'Unione europea. Le Zfd sono calamite per nuovi insediamenti logistici e industriali. La zona franca doganale potrà essere un modo per accompagnare il processo di transizione energetica che prevede a Cerano la progressiva dismissione dell'impianto a carbone e la realizzazione di nuovo polo energetico innovativo costituito da impianti fotovoltaici con sistemi di accumulo di energia e un impianto a gas ad altissima efficienza che adotta le migliori tecnologie disponibili. Per Minenna «la zona franca doganale interclusa e la zona economica speciale trovano applicazione in un progetto di economia circolare e di digitalizzazione avanzata. un'azione congiunta e sinergica di fondamentale importanza per il sistema Paese». «Brindisi - sottolinea Patroni Griffi - è candidata ideale per la Zfd, disponendo di un retroporto dotato di un'ottima infrastruttura ferroviaria e stradale e di enormi aree attualmente inutilizzate. L'attenzione di un operatore come Enel ci consentirà di sviluppare sinergicamente il piano che potrà essere attuato, una volta individuate le aree di proprietà dell'Enel da includere nella Zfd e quelle afferenti al demanio marittimo candidate a Zfd, e di cui l'autorità si appresta a completare l'infrastrutturizzazione come previsto dal piano regolatore portuale».



Porto trait d' union con l' Iraq «Salviamo l' economia locale»

Il presidente dell' Autorità di sistema commenta la partenza dei sette forni realizzati da Scandiuzzi Per Patroni Griffi è la dimostrazione di come la polifunzionalità sia la vera forza dello scalo

Lucia PEZZUTO Lo stabilimento brindisino della Scandiuzzi Steel Constructions Spa produce sette forni per idrocarburi che nei prossimi giorni saranno imbarcati dal porto di Brindisi per raggiungere una raffineria in Iraq. Un progetto questo che ha visto la partecipazione anche dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale che ha messo a disposizione le banchine. Il porto, così, nella sua polifunzionalità contribuisce a salvare l' economia del territorio in un periodo in cui l' emergenza sanitaria sta mettendo in crisi molte aziende. Ma se la produzione questa volta è legata ad uno stabilimento, l' ambizione dell' Authority è quella di sfruttare gli ampi spazi dell' area **portuale** per generare prodotto e traffico in loco. «Quanto accaduto con la Scandiuzzi - commenta il presidente dell' **Autorità di sistema** Ugo Patroni Griffi - dimostra le generose dimensioni del nostro porto, un' area destinata ad allargarsi. Questa è una tipologia di traffico sulla quale investire. Il project cargo genera occupazione». Project cargo, considerato oggi una risorsa importante, rappresenta il trasporto nazionale e internazionale di attrezzature di grandi dimensioni, pesanti, di alto valore o critiche. Comunemente indicato, anche, come sollevamento pesante. Il Project cargo si avvale di soluzioni logistiche innovative e personalizzate, dove la competenza tecnica, la conoscenza ingegneristica, la valutazione dei rischi rappresentano elementi cruciali per il buon esito del trasporto e per la salvaguardia dei beni e delle persone coinvolte. Tutti elementi che rispondono a quelle che sono le caratteristiche e le infrastrutture del porto di Brindisi. Ora l' ambizione dell' **Autorità di sistema** è quella di creare le condizioni affinché il porto faccia impresa e questo accade se si riesce anche a produrre. «Il prodotto che nasce in banchina e diventa impresa - sottolinea Patroni Griffi - produce occupazione nel momento in cui si genera il bene. Con le Zes il prodotto diventa competitivo perché diminuiscono i costi, c' è l' esenzione Iva ed esenzione dai dazi doganali. Questo rende il prodotto attrattivo. Quello che è accaduto con la Scandiuzzi non è estemporaneo ma rientra in una visione strategica di Zes e di Zona franca. Ecco perché stiamo lavorando anche affinché nasca una Zona franca a Capo Bianco». Il Project cargo è una risorsa importante di cui il porto di Brindisi non può fare a meno, cade così il mito del traffico crocieristico inteso come fonte di sviluppo ed economia. «Il traffico crocieristico - evidenzia il presidente dell' Authority - non porta ricchezza. Questo invece sì, è l' unico che genera occupazione. Ecco perché bisogna investire di più sul retroporto, sulle infrastrutture». Così in un momento in cui l' economia in tutto il paese si piega all' emergenza sanitaria, l' attività della Scandiuzzi e la polifunzionalità del porto di Brindisi dimostrano che con le competenze, con la strategia e con le infrastrutture si può invertire la rotta e navigare, talvolta, anche in controtendenza. «Il porto polisettoriale - conclude Patroni Griffi - ci ha salvato, è un elemento di forza. Quando si verifica quello che chiamiamo un shock asimetrico, questo è ciò che ti permette di resistere sul mercato, di andare avanti. L' interesse delle aziende lo dimostra». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ambientalisti contro la colmata «Progetto pericoloso e superato»

Una lettera al ministro dell' Ambiente Sergio Costa per chiedere maggiore chiarezza sul progetto della vasca di colmata a Costa Morena, ritenuta strategica per i dragaggi del porto e, di conseguenza, per la realizzazione delle nuove banchine a Sant' Apollinare. A rivolgersi al ministro sono Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Italia Nostra, Salute Pubblica e Wwf per i quali, dopo le critiche dell' assessore comunale all' Urbanistica Dino Borri, il dibattito sull' opera è andato avanti soltanto con polemiche personalistiche prive di contenuto ovvero con ragionamenti generici sullo sviluppo del porto senza che sia stato dimostrato il superamento delle criticità evidenziate dall' **Autorità** di bacino. Borri, ricordano gli ambientalisti, aveva sottolineato in particolare che l' opera, trovandosi proprio alla foce di Fiume Grande, rischia di fungere da tappo perché lascia solo un piccolo rivolo laterale che potrebbe essere insufficiente, e questo comporterebbe un annesso rischio di esondazione. Criticità confermata, sottolineano, dall' **Autorità** di bacino nel parere, espresso nell' ambito del procedimento per la Valutazione di impatto ambientale. Un parere sostanzialmente negativo con l' invito all' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale a valutare la possibilità di ubicarla in altre zone della costa meno esposte alle pericolosità idrauliche o geomorfologiche. E che chiariva come, anche in caso di dimostrazione dell' impossibilità di individuare un altro luogo, andasse comunque dimostrato il non peggioramento delle condizioni di pericolosità idraulica dell' area, mediante un adeguato studio di compatibilità idrologica e idraulica. Aggiungendo che l' opera sarà realizzabile, ad ogni modo, solo a valle della riduzione del grado di pericolosità geomorfologica del Piano di assetto idrogeologico attualmente vigente. Criticità che, sottolineano Forum Ambiente Salute e Sviluppo, Italia Nostra, Salute Pubblica e Wwf, non sembrano a tutt' oggi aver trovato una risposta adeguata da parte dell' Authority, visto che la commissione Via, nel parere espresso sul progetto, continua a subordinare l' inizio dei lavori per la realizzazione del Progetto alla preventiva acquisizione da parte del proponente del parere dell' **Autorità** di bacino distrettuale che attesti il superamento delle criticità manifestate dalla stessa **Autorità** nel parere citato dagli ambientalisti. La forte personalizzazione dello scontro tra le istituzioni coinvolte a vario titolo nella vicenda, per gli ambientalisti, ha distolto il dibattito dalle questioni fondamentali. Che riguardano, come detto, innanzitutto la problematica del rischio idrogeologico. Ma non solo. È ancora concepibile - si chiedono e chiedono al ministro, facendo riferimento proprio all' utilizzo della vasca di colmata per contenere i sedimenti provenienti dal dragaggio del porto - ricorrere a questo tipo di soluzioni che sono poco rispettose di un territorio come il nostro che ha già subito gravi forme di inquinamento? È possibile pensare di usare, restringendoli, spazi acquei come discariche?. La risposta, almeno da parte del fronte ambientalista brindisino, è che questa modalità sia concettualmente datata e non più in linea coi tempi nella convinzione che sia più opportuno bonificare, rendendo inerti, i sedimi dei dragaggi per un loro conferimento in discarica o per altro uso, così come indicato anche dall' articolo 184 quater del Decreto Legislativo 152/2006 e successive modificazioni e integrazioni (denominato anche Norme in materia ambientale, ndr) che riguarda l' utilizzo dei materiali di dragaggio nei Siti di interesse nazionale per le bonifiche (Sin).



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

In conclusione, le associazioni ambientaliste brindisine chiedono al ministro Costa, oltre che, tra gli altri, al presidente della Regione Michele Emiliano ed al sindaco Riccardo Rossi: La scelta progettuale operata dall' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale è davvero la più valida? Esistono alternative che mettano al riparo la comunità dai rischi e criticità connessi a tale opera? Ci preme sottolineare che tali interrogativi non possono essere liquidati come pretesti per ostacolare la realizzazione dell' opera. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Ostello Nautico: l'idea piace e ottiene la menzione al Forum delle Pa

Il progetto Bon, ovvero Brindisi Ostello Nautico, si è conquistato la segnalazione nella sezione Challenge del Forum delle Pubbliche amministrazioni, le sfide per una pubblica amministrazione sostenibile e resiliente, tra i progetti migliori che guardano a trasformare la crisi in opportunità. Immaginato per la costa brindisina, Bon è un progetto pilota, nato dalla collaborazione tra Fabrizia Paloscia e gli Stati generali delle donne, per la creazione di un micro **sistema** nautico, turistico, scientifico, formativo e culturale, ma anche autoproduttivo, immaginato sull'isola di Sant' Andrea, nell'area compresa tra la diga di punta Riso e la grande darsena di Forte a Mare, collegata al Castello Alfonsino. L'idea è quella di un ostello e camping nautico dove le dimore, gli spazi e gli oggetti provengono da vecchi pescherecci, barche e container in disuso. L'alimentazione è a energia cinetica da moto ondoso e integrata energie rinnovabili. Prevede un'area cinetica ludico, ginnica e funzionale. Si educa con la formazione continua alla cultura della nonviolenza, della responsabilità sociale collettiva e individuale. Sono destinatari del Bon gli ospiti di passaggio, i navigatori, studiosi, ricercatori, i cittadini di Brindisi e chi vuole fare esperienze di innovazione e ricerca sul campo, oltre che implementare il proprio bagaglio culturale, umano, ambientale. Si pensa anche al recupero di edifici storici quali la batteria Pisacane, fari e rifugi antiaerei e di costruzioni più recenti, in precedenza occupati dalla Marina militare, destinabili a servizi e ospitalità. Il Bon è una offerta tutta ecosociale di pacchetti turistici e scientifici da proporre a un pubblico nuovo nazionale e internazionale, ma anche già affezionato al brand Salento-Puglia. Il progetto ha ricevuto adesioni e patrocini a livello territoriale e nazionale, tra questi Camera di commercio di Brindisi, Assonautica, Lega Navale, Confapi, Legambiente, Kyoto club, Liberi dalla Plastica, Cittadinanzattiva, i Nac, Aidos, l'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. In previsione c'è anche un incontro con l'amministrazione comunale, la cui adesione per l'ideatrice «è fondamentale per la buona riuscita del progetto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Nautilus

Brindisi

BON - BRINDISI OSTELLO NAUTICO - IL VILLAGGIO ECOCINETICO

SEGNALATO NELLA SEZIONE CHALLENGE DEL FORUM Pubblica Amministrazione (PA) il momento più elevato di confronto su buoni progetti e pratiche nei territori Il BON - Brindisi Ostello Nautico immaginato per la costa brindisina, è il progetto pilota integrato per la creazione di un micro sistema nautico, turistico, scientifico, formativo e culturale, ma anche autoproduttivo, immaginato sull' Isola di S. Andrea, nell' area compresa tra la diga foranea di Punta Riso e la grande darsena di Forte a Mare, strategica per la valorizzazione del Castello Alfonsino. Tutto è concepito in economia circolare ed è alimentato, con energia cinetica da moto ondoso marino e altre fonti rinnovabili. Il BON nasce dall' esigenza di generare sviluppo locale socialmente responsabile, in piena applicazione di 12 dei 17 obiettivi dello Sviluppo Sostenibile Agenda Onu 2030. Un villaggio green che offre accoglienza temporanea in abitazioni sull' acqua insieme a tutti i servizi connessi, dove le dimore, gli spazi e gli oggetti provengono da vecchi pescherecci, barche, pezzi di navi e container in disuso. Si pensa anche al recupero di edifici storici quali la batteria Pisacane, fari e rifugi antiaerei e di costruzioni più recenti, in precedenza occupati dalla Marina Militare, destinabili a servizi e ospitalità. Il BON è una offerta tutta ecosociale di pacchetti turistici e scientifici da proporre a un pubblico nuovo nazionale e internazionale, ma anche già affezionato al Brand Salento-Puglia. Il BON, Villaggio EcoCinetico innovativo nel mondo, racchiude le sfide più alte della transizione energetica e della sostenibilità e sta dentro l' urgenza di donare a Brindisi una risonanza forte e sinergica per promuovere tutte le risorse del territorio. La bella notizia è che il BON si è conquistato la segnalazione nella sezione CHALLENGE del FORUM PA, LE SFIDE DI UNA PA SOSTENIBILE E RESILIENTE - i progetti migliori che guardano a trasformare la crisi in opportunità (<http://www.forumpachallenge.it/soluzioni/bonr-brindisi-ostello-nautico-il-villaggio-ecocinetico>). Olomanager di Fabrizia Paloscia, ideatrice del progetto Brindisi Ostello Nautico, lavora a questo progetto da circa 2 anni insieme ad un gruppo di tecnici e volontari, ricevendo moltissime adesioni e patrocini a livello territoriale e nazionale, tra questi Camera di Commercio di Brindisi, Assonautica, Lega Navale, Confapi, oltre alle maggiori associazioni ambientaliste e sociali nazionali quali Legambiente, Kyoto club, Liberi dalla Plastica, Cittadinanzattiva, i Nac, Aidos e gli Stati Generali delle Donne da sempre al fianco del BON. L' Autorità Portuale di Sistema **MAM** ha concesso il patrocinio morale e il presidente, Ugo Patroni Griffi, ha commentato: il 'BON si fonda sui principi dell' economia circolare e dell' autoproduzione in una vision futuristica che farà del porto di Brindisi il pioniere del nuovo sviluppo sostenibile'. E ancora ' Il BON sposa appieno la nostra visione di sviluppo turistico locale - dice il presidente di Assonautica Antonio D' Amore - anzi rappresenta quella infrastrutturazione di base, e alla base della quale, l' attrazione su un' utenza qualificata e premiante di Brindisi, potrà generare sviluppo economico e occupazionale diretto e indiretto per la città e tutta la provincia.' È stato programmato un incontro con l' Amministrazione del Comune di Brindisi la cui adesione è fondamentale per la buona riuscita del progetto.



Il Nautilus

Cagliari

OGGI IL RIFORNIMENTO DI BIO-LNG È DIVENTATO REALTÀ

Oggi è avvenuto il primo rifornimento di bio-LNG in Italia. Il bio-LNG viene prodotto in provincia di Lodi dalla purificazione e liquefazione del biogas di un'azienda socia del CIB - Consorzio Italiano Biogas. L'avvenimento, trasmesso in streaming dalla stazione di rifornimento Vulcangas a Rimini, è stato realizzato grazie al contributo e alla partecipazione dei diversi soggetti imprenditoriali soci del Consorzio che hanno fornito le soluzioni tecnologiche. L'evento costituisce un importante passo verso la diffusione capillare del biometano liquefatto nel mondo dei trasporti su tutto il territorio italiano, aprendo la strada per il raggiungimento dei traguardi europei fissati per il 2030. Piero Gattoni, Presidente del CIB - Consorzio Italiano Biogas, commenta: 'È un momento fondamentale che vede realizzarsi ciò che da tempo promuoviamo insieme ad imprese, istituzioni e associazioni di settore per lo sviluppo della mobilità sostenibile in Italia. Siamo molto orgogliosi di questo traguardo realizzato grazie nostri soci: far sì che il biometano liquefatto (Bio-LNG) diventi una realtà in Italia. Ad oggi sono già 20 i progetti in corso di costruzione o già autorizzati o in fase di autorizzazione. La capacità produttiva complessiva sarà da 4 a 27 tonnellate al giorno che renderanno possibile la decarbonizzazione dei viaggi degli oltre 3.000 camion alimentati a metano liquido oggi circolanti nel nostro paese'.



La Tella segretario generale dell' Autorità portuale

Messina Nella riunione di ieri mattina, su proposta del presidente Mario Mega, il comitato di gestione ha nominato Domenico La Tella segretario generale dell' **Autorità** di **sistema portuale** dello Stretto per il quadriennio 2020/2024. Erano pervenute 39 candidature che sono state oggetto di attenta analisi da parte del comitato di gestione prima della ratifica della proposta avanzata dal presidente. Domenico Latella, di origini messinesi con laurea in Economia e commercio presso l' Università "La Sapienza" di Roma, è un ufficiale del Corpo delle Capitanerie di porto che attualmente, con il grado di capitano di vascello, ricopre il ruolo di capo del 1° ufficio "Sistemi di monitoraggio del traffico marittimo" presso il VII Reparto del comando generale delle Capitanerie di porto. Nella sua lunga carriera nel Corpo delle Capitanerie ha prestato servizio, fra l' altro, nei porti di Messina, Milazzo e Reggio Calabria, tutti appartenenti alla circoscrizione dello Stretto, con diversi ruoli ed incarichi di responsabilità. È stato inoltre capo del Compartimento marittimo e comandante del Porto di Gioia Tauro, svolgendo anche il ruolo di vicepresidente del comitato **portuale** dell' **Autorità portuale** locale, e capo del Compartimento marittimo e comandante del porto di Siracusa. Il presidente Mega, al termine della riunione, ha commentato. «Sono soddisfatto che il comitato di gestione abbia approvato la mia proposta di nominare il dott. La Tella come segretario generale, perché tra tutte le candidature ricevute ho trovato la sua pienamente corrispondente ai requisiti previsti dalla legge per il ruolo. In più, grazie alla sua nomina, l' Ente disporrà di un professionista con esperienza nell' analisi e gestione dei processi operativi delle operazioni marittimo-portuali e con conoscenze nella trasformazione digitale degli enti pubblici». Ha prestato servizio anche a Messina, Milazzo e Reggio Calabria.



Via ai lavori al porto commerciale

Augusta, nuova banchina per il terminal container

Una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti per l'attracco di navi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali, per una superficie complessiva di circa 200 mila metri quadrati per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei Teu. È quanto verrà realizzato al porto commerciale di Augusta, dove sono stati consegnati i lavori per la costruzione del nuovo terminal container al Consorzio Infrastrutture, che si è aggiudicato l'appalto per oltre 50 milioni di euro. «Il porto di Augusta, grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto in questa parte della Sicilia, operando da e verso tutto il bacino del Mediterraneo e con il resto d'Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio scandinavo -mediterraneo della Rete Ten -T delle Autostrade del mare - ha commentato il presidente dell'**Autorità portuale** del mare di Sicilia orientale, Andrea Annunziata -. La costruzione del nuovo terminal container avrà una ricaduta positiva anche sulle Zone economiche considerate che l'**Autorità portuale** serve due terzi delle Zes regionali». (*CESA*)



AdSP Sicilia Orientale: terminati lavori al nuovo terminal container nel Porto Commerciale di Augusta

(FERPRESS) Augusta, 5 NOV Con la consegna dei lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel Porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture s.c.a.r.l., per un importo di oltre 50 milioni di euro, si aggiunge un nuovo ed importante tassello alle opere di infrastrutturazione che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sta realizzando nei Porti di Augusta e Catania. L'intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l'attracco di navi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200.000 mq per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei TEU. I sistemi portuali rivestono un ruolo fondamentale per la movimentazione nazionale ed internazionale delle merci, il settore marittimo non solo dà impulso alla domanda di servizi complementari di trasporto terrestri ma, soprattutto, genera un indotto che spazia in numerosi settori di attività economica correlati. Come è ben noto, gli elementi che contribuiscono a rendere uno scalo più competitivo rispetto ad altri e quindi capace di attrarre un maggiore

flusso di traffico, si possono raggruppare in tre macro aree: Le caratteristiche proprie degli scali; I collegamenti degli scali con le infrastrutture terrestri; La presenza di centri logistici di supporto. L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha quindi messo a punto un piano di interventi infrastrutturali, che include, fra gli altri, la costruzione del nuovo terminal container nel Porto di Augusta. Il piano è stato concepito per dare vita ad una logistica moderna grazie anche ai nuovi collegamenti ferroviari che verranno istituiti tra l'area portuale, l'interporto e l'aeroporto degli scali di Augusta e Catania. Tutto questo in un Mediterraneo dove le dinamiche dei traffici sono oggi, più che mai, in forte evoluzione. È grande la soddisfazione del Presidente Annunziata che afferma: Finalmente si va incontro ad una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale. Il Porto di Augusta, grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa parte della Sicilia, operando da e verso tutto il Bacino del Mediterraneo e con il resto d'Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T delle Autostrade del Mare. Inoltre, con la realizzazione del collegamento di ultimo miglio con la rete ferroviaria nazionale, che conetterà direttamente il Porto di Augusta con il resto della Sicilia e dell'Italia, si avrà un migliore equilibrio con le altre modalità di trasporto abbattendo nettamente, al contempo, anche l'emissione di Co2, migliorando la qualità ambientale del Porto e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e dei cittadini e apportando valore aggiunto alla competitività del nostro Sistema Portuale. La costruzione del nuovo terminal container avrà una ricaduta positiva anche sulle Zone Economiche Speciali, prosegue Andrea Annunziata considerato che l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale serve due terzi delle ZES regionali. Le ZES hanno il merito di agire in un'ottica di sistema, con l'obiettivo di sanare tutti quegli aspetti che storicamente hanno costituito le maggiori criticità per le aziende che hanno cercato di investire nel mezzogiorno. Oggi, le aziende operanti all'interno delle ZES avranno finalmente la possibilità di beneficiare di sgravi fiscali, di procedure burocratiche semplificate e dell'accesso ad infrastrutture di livello superiore, come ad esempio il nuovo terminal container nel Porto di Augusta. I container molto spesso trasportano materie prime provenienti da oltre oceano ed il terminal container di Augusta svolgerà una funzione preminente in quanto luogo di arrivo, di partenza e di smistamento verso le industrie,



sia quelle già esistenti che quelle che si stanno creando grazie all'istituzione delle ZES. A loro volta le industrie lavoreranno le materie prime e creeranno semilavorati o prodotti finiti, che verranno



FerPress

Augusta

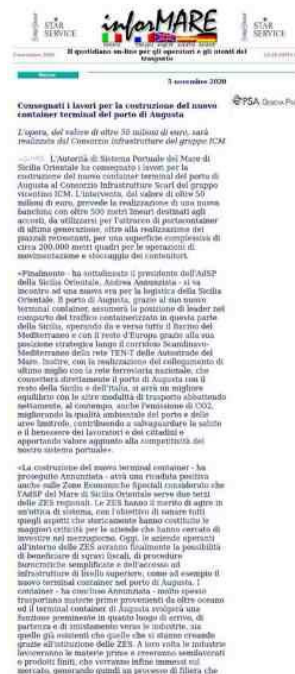
infine immessi sul mercato, generando quindi un processo di filiera che crea lavoro e fa girare l'economia.

Informare

Augusta

Consegnati i lavori per la costruzione del nuovo container terminal del porto di Augusta

L'opera, del valore di oltre 50 milioni di euro, sarà realizzata dal Consorzio Infrastrutture del gruppo ICM L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha consegnato i lavori per la costruzione del nuovo container terminal del porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture Scarl del gruppo vicentino ICM. L' intervento, del valore di oltre 50 milioni di euro, prevede la realizzazione di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l' attracco di portacontainer di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200.000 metri quadri per le operazioni di movimentazione e stoccaggio dei contenitori. «Finalmente - ha sottolineato il presidente dell' AdSP della Sicilia Orientale, **Andrea Annunziata** - si va incontro ad una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale. Il porto di Augusta, grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa parte della Sicilia, operando da e verso tutto il Bacino del Mediterraneo e con il resto d' Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete TEN-T delle Autostrade del Mare. Inoltre, con la realizzazione del collegamento di ultimo miglio con la rete ferroviaria nazionale, che conetterà direttamente il porto di Augusta con il resto della Sicilia e dell' Italia, si avrà un migliore equilibrio con le altre modalità di trasporto abbattendo nettamente, al contempo, anche l' emissione di CO2, migliorando la qualità ambientale del porto e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e dei cittadini e apportando valore aggiunto alla competitività del nostro sistema portuale». «La costruzione del nuovo terminal container - ha proseguito **Annunziata** - avrà una ricaduta positiva anche sulle Zone Economiche Speciali considerato che l' AdSP del Mare di Sicilia Orientale serve due terzi delle ZES regionali. Le ZES hanno il merito di agire in un' ottica di sistema, con l' obiettivo di sanare tutti quegli aspetti che storicamente hanno costituito le maggiori criticità per le aziende che hanno cercato di investire nel mezzogiorno. Oggi, le aziende operanti all' interno delle ZES avranno finalmente la possibilità di beneficiare di sgravi fiscali, di procedure burocratiche semplificate e dell' accesso ad infrastrutture di livello superiore, come ad esempio il nuovo terminal container nel porto di Augusta. I container - ha concluso **Annunziata** - molto spesso trasportano materie prime provenienti da oltre oceano ed il terminal container di Augusta svolgerà una funzione preminente in quanto luogo di arrivo, di partenza e di smistamento verso le industrie, sia quelle già esistenti che quelle che si stanno creando grazie all' istituzione delle ZES. A loro volta le industrie lavoreranno le materie prime e produrranno semilavorati o prodotti finiti, che verranno infine immessi sul mercato, generando quindi un processo di filiera che crea lavoro e fa girare l' economia».



Informazioni Marittime

Augusta

Inizia la costruzione del grande terminal container di Augusta

L' Adsp portuale consegna il cantiere al gruppo ICM. Opera da 50 milioni per una banchina da mezzo chilometro. Annunziata: "Una nuova era logistica per il territorio"

Consegnato il cantiere per la costruzione del nuovo terminal container del porto di Augusta. L' Autorità di sistema portuale della Sicilia Orientale li ha affidati al consorzio Infrastrutture Scarl (gruppo ICM). Un' opera da 50 milioni di euro per realizzare una banchina di 500 metri lineari, adatta per le portacontainer di ultima generazione. La superficie complessiva, tra piazzali e aree magazzino, è di 200 mila metri quadri, utili a movimentare e stoccare i contenitori. Per il presidente dell' Adsp sicula, **Andrea Annunziata**, il terminal sarà «una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale», forte del fatto che lo scalo è inserito lungo il corridoio Ten-T Scandinavo-Mediterraneo. «Avrà una ricaduta positiva anche sulle Zone Economiche Speciali - continua **Annunziata** - considerato che l' AdSP del Mare di Sicilia Orientale serve due terzi delle ZES regionali». In questo caso, conclude il presidente, il terminal «svolgerà una funzione preminente in quanto luogo di arrivo, di partenza e di smistamento verso le industrie, sia quelle già esistenti che quelle che si stanno creando grazie all' istituzione delle ZES». - credito immagine in alto.



Nuovo terminal container nel Porto di Augusta: più green e più occupazione

Redazione

Consegnati i lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel Porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture s.c.a.r.l. L'importo è di oltre 50 milioni di euro. L'intervento prevede, quindi, la realizzazione di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l'attracco di navi container di ultima generazione. Nel progetto inclusa anche la realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200.000 mq per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei TEU. Logistica moderna per traffici in evoluzione Il piano è stato concepito per dare vita ad una logistica moderna grazie anche ai nuovi collegamenti ferroviari che verranno istituiti tra l'area portuale degli scali di Augusta e Catania, in un Mediterraneo dove le dinamiche dei traffici sono oggi in forte evoluzione. Grande la soddisfazione del Presidente **Annunziata** che afferma: 'Finalmente si va incontro ad una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale'. Abbassamento dell'emissione di Co2 "Il Porto di Augusta- continua **Annunziata**- grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa parte della Sicilia,

operando da e verso tutto il Bacino del Mediterraneo e con il resto d'Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T delle Autostrade del Mare". "Con la realizzazione del collegamento di ultimo miglio-aggiunge lo stesso- con la rete ferroviaria nazionale, che conetterà direttamente il Porto di Augusta con il resto della Sicilia e dell'Italia, si avrà un migliore equilibrio con le altre modalità di trasporto abbattendo nettamente, al contempo, anche l'emissione di Co2, migliorando la qualità ambientale del Porto e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e dei cittadini e apportando valore aggiunto alla competitività del nostro Sistema Portuale'. Ricaduta positiva sulle Zone Economiche Speciali 'La costruzione del nuovo terminal container avrà una ricaduta positiva anche sulle Zone Economiche Speciali', prosegue **Andrea Annunziata** 'considerato che l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale serve due terzi delle ZES regionali. Le ZES hanno il merito di agire in un'ottica di sistema, con l'obiettivo di sanare tutti quegli aspetti che storicamente hanno costituito le maggiori criticità per le aziende che hanno cercato di investire nel mezzogiorno". "Oggi- continua- le aziende operanti all'interno delle ZES avranno finalmente la possibilità di beneficiare di sgravi fiscali, di procedure burocratiche semplificate e dell'accesso ad infrastrutture di livello superiore, come ad esempio il nuovo terminal container nel Porto di Augusta". "I container molto spesso trasportano materie prime provenienti da oltre oceano ed il terminal container di Augusta svolgerà una funzione preminente in quanto luogo di arrivo, di partenza e di smistamento verso le industrie, sia quelle già esistenti che quelle che si stanno creando grazie all'istituzione delle ZES. A loro volta le industrie lavoreranno le materie prime e creeranno semilavorati o prodotti finiti, che verranno infine immessi sul mercato, generando quindi un processo di filiera che crea lavoro e fa girare l'economia.' G.G.



Strategie di sviluppo del porto di Augusta

Redazione

AUGUSTA Le sfide della portualità e le strategie di sviluppo sono gli argomenti al centro dell'incontro che si è svolto al Comune di Augusta, martedì pomeriggio, tra il presidente di Assoporto Marina Noè, il vicepresidente Bruno Ferreri, il neo eletto sindaco Giuseppe Di Mare ed il suo assessore al Porto Tania Patania. In particolare, sono stati esaminati i temi relativi alla definitiva soluzione dell'annoso problema della depurazione delle acque, la ridefinizione concordata degli spazi comunali concessi alla Marina militare, ma anche la concretezza di azione da parte dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia orientale, il cui centro decisionale deve rimanere Augusta, porto core. Augusta ha la fortuna di avere due fronti: quello interno a nord adibito al settore industriale/commerciale e quello esterno a sud del golfo Xiphonio, che potrebbe rappresentare il vero volano di sviluppo per attività legate al turismo e al diporto. Se per il primo occorre continuare negli investimenti infrastrutturali necessari a potenziare i trasporti commerciali, containers, rinfuse, liquidi, depositi costieri e fare di Augusta il porto hub indicato finora in ogni documento per il golfo Xiphonio è necessario che si risolva l'annoso problema della depurazione delle acque. L'amministrazione comunale ha due partite fondamentali da giocare per il campionato dei cinque anni: la definizione del trattamento delle acque reflue e contestuale bonifica dei siti a mare, e la ridefinizione concordata con la Marina militare degli spazi comunali ad essa concessi, come ad esempio agli spazi prospicienti il golfo Xifonio che vanno da punta Carcarella alla zona di Punta Izzo. dice Marina Noè Noi operatori portuali non viviamo come scippo la volontà manifestata dall'Autorità di Sistema di espandere i propri confini sino al Faro per lo sviluppo del nostro porto nei due diversi settori. Santa Croce, anzi è a nostro avviso una opportunità per investire le risorse prodotte dal porto anche in quella porzione di territorio, al fine di creare nuovi posti di lavoro. Importante è che il sindaco ed il suo assessore al ramo puntino ad uno sviluppo sempre più concreto del porto, insieme all'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia. Occorre però rendere efficiente l'Adsp ed evitare che prosegua Noè si trasformi in mera stazione appaltante senza un progetto di sviluppo ed una visione d'insieme, che si dismettano da subito i tentativi di spostare l'asse decisionale ed organizzativo su Catania. Non vorremmo aver vinto la battaglia della sede per poi perdere la guerra sul baricentro delle competenze. La sfida della portualità, in tutti i suoi settori, dal containers al ro-ro, al co-ro alle rinfuse, ai depositi costieri passa inesorabilmente non solo dalla migliore gestione dei tempi di risposta alle istanze ordinarie, ma anche e soprattutto dall'innovazione che si saprà realizzare, per esempio, nella gestione del Gnl, nell'efficientamento energetico ed ambientale. Occorre cambiare approccio culturale e considerare la risorsa mare il punto strategico della progettazione comunale. E' stato un primo incontro, proficuo e cordiale, in cui si sono gettate le basi per una collaborazione che l'associazione degli operatori portuali auspica possa crearsi con l'amministrazione comunale. L'impegno e l'azione pubblica che muove alla base la comunità portuale vuole proiettarsi oltre le contingenze delle attuali crisi e perseguire concretamente l'obiettivo di partecipare attivamente alla costruzione del bene comune, conclude la presidente di Assoporto in un contesto in cui da una parte si possa partecipare come imprenditori in un mercato libero, ma disciplinato da regole certe e uguali per tutti, e dall'altro come cittadini attenti e liberi da condizionamenti, forti e ancora una volta consapevoli del nostro ruolo

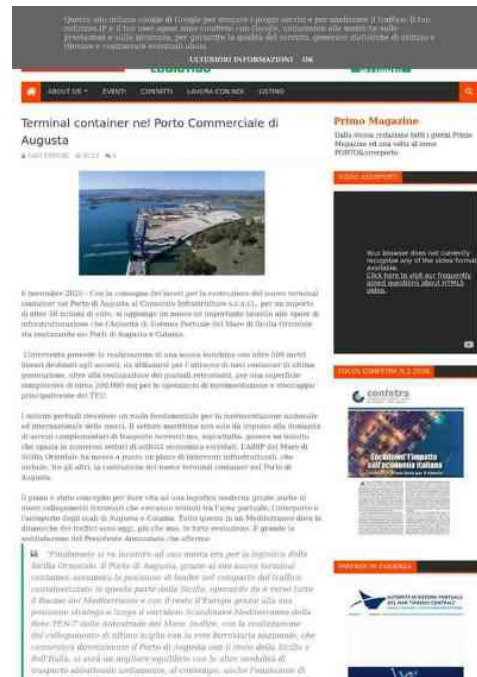




Terminal container nel Porto Commerciale di Augusta

GAM EDITORI

6 novembre 2020 - Con la consegna dei lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel Porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture s.c.a.r.l., per un importo di oltre 50 milioni di euro, si aggiunge un nuovo ed importante tassello alle opere di infrastrutturazione che l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sta realizzando nei Porti di Augusta e Catania. L' intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l' attracco di navi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200.000 mq per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei TEU. I sistemi portuali rivestono un ruolo fondamentale per la movimentazione nazionale ed internazionale delle merci, Il settore marittimo non solo dà impulso alla domanda di servizi complementari di trasporto terrestri ma, soprattutto, genera un indotto che spazia in numerosi settori di attività economica correlati. L' AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha messo a punto un piano di interventi infrastrutturali, che include, fra gli altri, la costruzione del nuovo terminal container nel Porto di Augusta. Il piano è stato concepito per dare vita ad una logistica moderna grazie anche ai nuovi collegamenti ferroviari che verranno istituiti tra l' area portuale, l' interporto e l' aeroporto degli scali di Augusta e Catania. Tutto questo in un Mediterraneo dove le dinamiche dei traffici sono oggi, più che mai, in forte evoluzione. È grande la soddisfazione del Presidente Annunziata che afferma: "Finalmente si va incontro ad una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale. Il Porto di Augusta, grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa parte della Sicilia, operando da e verso tutto il Bacino del Mediterraneo e con il resto d' Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T delle Autostrade del Mare. Inoltre, con la realizzazione del collegamento di ultimo miglio con la rete ferroviaria nazionale, che conetterà direttamente il Porto di Augusta con il resto della Sicilia e dell' Italia, si avrà un migliore equilibrio con le altre modalità di trasporto abbattendo nettamente, al contempo, anche l' emissione di Co2, migliorando la qualità ambientale del Porto e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e dei cittadini e apportando valore aggiunto alla competitività del nostro Sistema Portuale".



Augusta, la città dei due porti. Le sfide della portualità e le strategie di sviluppo: Assoporto incontra il sindaco Di Mare e l' assessore al Porto Patania

Augusta, 5 novembre 2020 - Soluzione definitiva dell' annoso problema della depurazione delle acque, ridefinizione concordata degli spazi comunali concessi alla Marina militare, ma anche concretezza di azione da parte dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, il cui centro decisionale deve rimanere Augusta, porto "core". Sono questi i temi affrontati durante l' incontro che si è svolto al Comune di Augusta, martedì pomeriggio, tra il presidente di Assoporto Marina Noè, il vicepresidente Bruno Ferreri, il neo eletto sindaco Giuseppe Di Mare ed il suo assessore al Porto Tania Patania. Augusta ha la fortuna di avere due fronti: quello interno a nord adibito al settore industriale/commerciale e quello esterno a sud del golfo Xiphonio, che potrebbe rappresentare il vero volano di sviluppo per attività legate al turismo e al diporto. Se per il primo occorre continuare negli investimenti infrastrutturali necessari a potenziare i trasporti commerciali, containers, rinfuse, liquidi, depositi costieri e fare di Augusta il porto hub indicato finora in ogni documento per il golfo Xiphonio è necessario che si risolva l' annoso problema della depurazione delle acque. " L' amministrazione comunale ha due partite fondamentali da giocare per il campionato dei cinque anni: la definizione del trattamento delle acque reflue e contestuale bonifica dei siti a mare, e la ridefinizione concordata con la Marina militare degli spazi comunali ad essa concessi, come ad esempio agli spazi prospicienti il golfo Xifonio che vanno da punta Carcarella alla zona di Punta Izzo . - dice Marina Noè - Noi operatori portuali non viviamo come scippo la volontà manifestata dall' Autorità di sistema di espandere i propri confini sino al Faro per lo sviluppo del nostro porto nei due diversi settori. Santa Croce, anzi è a nostro avviso una opportunità per investire le risorse prodotte dal porto anche in quella porzione di territorio, al fine di creare nuovi posti di lavoro". Importante è che il sindaco ed il suo assessore al ramo puntino ad uno sviluppo sempre più concreto del porto, insieme all' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia. " Occorre però rendere efficiente l' Adsp ed evitare che - prosegue Noè- si trasformi in mera stazione appaltante senza un progetto di sviluppo ed azione che si determini da subito, anziché essere solo per puntare la pietra sul baricentro della competenza". La sfida della portualità, in tutti i suoi settori, dal containers al ro-ro, al co-ro alle rinfuse, ai depositi costieri passa inesorabilmente non solo dalla migliore gestione dei tempi di risposta alle istanze ordinarie, ma anche e soprattutto dall' innovazione che si saprà realizzare, per esempio, nella gestione del Gnl, nell' efficientamento energetico ed ambientale. Occorre cambiare approccio culturale e considerare la "risorsa mare" il punto strategico della progettazione comunale. E' stato un primo incontro, proficuo e cordiale, in cui si sono gettate le basi per una collaborazione che l' associazione degli operatori portuali auspica possa crearsi con l' amministrazione comunale. " L' impegno e l' azione pubblica che muove alla base la comunità portuale vuole proiettarsi oltre le contingenze delle attuali crisi e perseguire concretamente l' obiettivo di partecipare attivamente alla costruzione del bene comune , - conclude la presidente di Assoporto- in un contesto in cui da una parte si possa partecipare come imprenditori in un mercato libero, ma disciplinato da regole certe e uguali per tutti, e dall' altro come cittadini attenti e liberi da condizionamenti, forti e ancora una volta consapevoli del nostro ruolo di ambasciatori di sviluppo e sentinelle di buon governo".



Consegnati i lavori del terminal container al porto di Augusta

Redazione

Catania - Con la consegna dei lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture s.c.a.r.l., per un importo di oltre 50 milioni di euro, "si aggiunge un nuovo ed importante tassello alle opere di infrastrutturazione che l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sta realizzando nei porti di Augusta e Catania". Lo annuncia lo stessa Authority in una nota. L' intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l' attracco di navi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200.000 mq per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei container. 'Finalmente si va incontro ad una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale - spiega il presidente dell' Adsp **Andrea Annunziata** - Il Porto di Augusta, grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa parte della Sicilia, operando da e verso tutto il Bacino del Mediterraneo e con il resto d' Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T delle Autostrade del Mare. Inoltre, con la realizzazione del collegamento di ultimo miglio con la rete ferroviaria nazionale, che conetterà direttamente il Porto di Augusta con il resto della Sicilia e dell' Italia, si avrà un migliore equilibrio con le altre modalità di trasporto abbattendo nettamente, al contempo, anche l' emissione di Co2, migliorando la qualità ambientale del Porto e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e dei cittadini e apportando valore aggiunto alla competitività del nostro Sistema Portuale'.



Consegnati i lavori del terminal container al porto di Augusta

13 NOVEMBRE 2020 - Involucro



Catania - Con la consegna dei lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture s.c.a.r.l., per un importo di oltre 50 milioni di euro, "si aggiunge un nuovo ed importante tassello alle opere di infrastrutturazione che l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sta realizzando nei porti di Augusta e Catania". Lo annuncia lo stessa Authority in una nota.

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l'attracco di navi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200.000 mq per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei container.

"Finalmente si va incontro ad una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale - spiega il presidente dell'Adsp Andrea Annunziata - Il Porto di Augusta, grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa

Iscriviti alla newsletter

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

[Iscriviti](#)

Shipping Italy

Augusta

Ad Augusta via ai lavori per un nuovo terminal container per navi di ultima generazione

"Con la consegna dei lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture s.c.a.r.l., per un importo di oltre 50 milioni di euro, si aggiunge un nuovo e importante tassello alle opere di infrastrutturazione che l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sta realizzando nei Porti di Augusta e Catania". Con queste parole la port authority siciliana guidata da **Andrea Annunziata** annuncia l'imminente partenza del nuovo intervento che prevede la realizzazione di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l' attracco di navi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200.000 mq per le operazioni di movimentazione e stoccaggio dei box. Secondo la port authority siciliana "gli elementi che contribuiscono a rendere uno scalo più competitivo rispetto ad altri, e quindi capace di attrarre un maggiore flusso di traffico, si possono raggruppare in tre macro aree: 1. Le caratteristiche proprie degli scali; 2. I collegamenti degli scali con le infrastrutture terrestri; 3. La presenza di 'centri logistici' di supporto. L' AdSP del Mare di Sicilia

Orientale ha quindi messo a punto un piano di interventi infrastrutturali, che include, fra gli altri, la costruzione del nuovo terminal container nel porto di Augusta". Il piano è stato concepito per dare vita "a una logistica moderna grazie anche ai nuovi collegamenti ferroviari che verranno istituiti tra l' area portuale, l' interporto e l' aeroporto degli scali di Augusta e Catania". Questo il commento del presidente **Annunziata**: "Finalmente si va incontro a una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale. Il porto di Augusta, grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa parte della Sicilia, operando da e verso tutto il Bacino del Mediterraneo e con il resto d' Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete Ten-T delle Autostrade del Mare'. 'La costruzione del nuovo terminal container avrà una ricaduta positiva anche sulle Zone Economiche Speciali' ha aggiunto ancora il presidente, 'considerato che l' AdSP del Mare di Sicilia Orientale serve due terzi delle Zes regionali. Le Zes hanno il merito di agire in un' ottica di sistema, con l' obiettivo di sanare tutti quegli aspetti che storicamente hanno costituito le maggiori criticità per le aziende che hanno cercato di investire nel mezzogiorno. Oggi, le aziende operanti all' interno delle Zes avranno finalmente la possibilità di beneficiare di sgravi fiscali, di procedure burocratiche semplificate e dell' accesso ad infrastrutture di livello superiore, come ad esempio il nuovo terminal container nel porto di Augusta. I container molto spesso trasportano materie prime provenienti da oltre oceano e il terminal container svolgerà una funzione preminente in quanto luogo di arrivo, di partenza e di smistamento verso le industrie, sia quelle già esistenti che quelle che si stanno creando grazie all' istituzione delle Zes. A loro volta le industrie lavoreranno le materie prime e creeranno semilavorati o prodotti finiti, che verranno infine immessi sul mercato, generando quindi un processo di filiera che crea lavoro e fa girare l' economia".

The screenshot shows the homepage of the 'SHIPPING ITALY.IT' website. The header includes the site logo, social media icons, and navigation tabs for 'MARI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CAMBIO', 'INTERVISTE', 'POLITICA ASSOCIAZIONI', and 'MARE'. A main article is featured with the title 'Ad Augusta via ai lavori per un nuovo terminal container per navi di ultima generazione'. Below the title is a large aerial photograph of the port construction site. A quote from the article is visible at the bottom of the screenshot: "Con la consegna dei lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture s.c.a.r.l., per un importo di oltre 50 milioni di euro, si aggiunge un nuovo e importante tassello alle opere di infrastrutturazione che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sta realizzando nei Porti di Augusta e Catania".

Siracusa Live

Augusta

Redazione

Augusta, consegnati i lavori del nuovo terminal container nel porto commerciale

Con la consegna dei lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel Porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture s.c.a.r.l., per un importo di oltre 50 milioni di euro, si aggiunge un nuovo ed importante tassello alle opere di infrastrutturazione che l' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sta realizzando nei Porti di Augusta e Catania. L' intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l' attracco di navi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200.000 mq per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei TEU. I sistemi portuali rivestono un ruolo fondamentale per la movimentazione nazionale ed internazionale delle merci , Il settore marittimo non solo dà impulso alla domanda di servizi complementari di trasporto terrestri ma, soprattutto, genera un indotto che spazia in numerosi settori di attività economica correlati. Come è ben noto, gli elementi che contribuiscono a rendere uno scalo più competitivo rispetto ad altri e quindi capace di attrarre un maggiore flusso di traffico, si possono raggruppare in

tre macro aree: L' AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha quindi messo a punto un piano di interventi infrastrutturali, che include, fra gli altri, la costruzione del nuovo terminal container nel Porto di Augusta. Il piano è stato concepito per dare vita ad una logistica moderna grazie anche ai nuovi collegamenti ferroviari che verranno istituiti tra l' area portuale, l' interporto e l' aeroporto degli scali di Augusta e Catania. Tutto questo in un Mediterraneo dove le dinamiche dei traffici sono oggi, più che mai, in forte evoluzione. È grande la soddisfazione del Presidente **Annunziata** che afferma: " Finalmente si va incontro ad una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale. Il Porto di Augusta, grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa parte della Sicilia, operando da e verso tutto il Bacino del Mediterraneo e con il resto d' Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T delle Autostrade del Mare. Inoltre, con la realizzazione del collegamento di ultimo miglio con la rete ferroviaria nazionale, che conetterà direttamente il Porto di Augusta con il resto della Sicilia e dell' Italia, si avrà un migliore equilibrio con le altre modalità di trasporto abbattendo nettamente, al contempo, anche l' emissione di Co2, migliorando la qualità ambientale del Porto e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e dei cittadini e apportando valore aggiunto alla competitività del nostro Sistema Portuale ". La costruzione del nuovo terminal container avrà una ricaduta positiva anche sulle Zone Economiche Speciali", prosegue **Andrea Annunziata** " considerato che l' AdSP del Mare di Sicilia Orientale serve due terzi delle ZES regionali. Le ZES hanno il merito di agire in un' ottica di sistema, con l' obiettivo di sanare tutti quegli aspetti che storicamente hanno costituito le maggiori criticità per le aziende che hanno cercato di investire nel mezzogiorno. Oggi, le aziende operanti all' interno delle ZES avranno finalmente la possibilità di beneficiare di sgravi fiscali, di procedure burocratiche semplificate e dell' accesso ad infrastrutture di livello superiore, come ad esempio il nuovo terminal container nel Porto di Augusta. I container molto spesso trasportano materie prime provenienti da oltre oceano ed il terminal container di Augusta svolgerà una funzione preminente in quanto luogo di arrivo, di partenza e di smistamento verso le industrie, sia quelle già esistenti che quelle che si stanno creando grazie all' istituzione delle ZES. A loro volta le industrie lavoreranno le materie prime e



Immagine
non disponibile

creeranno semilavorati o prodotti finiti, che verranno infine immessi sul mercato, generando quindi un processo di filiera che crea lavoro e fa girare l' economia.



Siracusa Live

Augusta

"

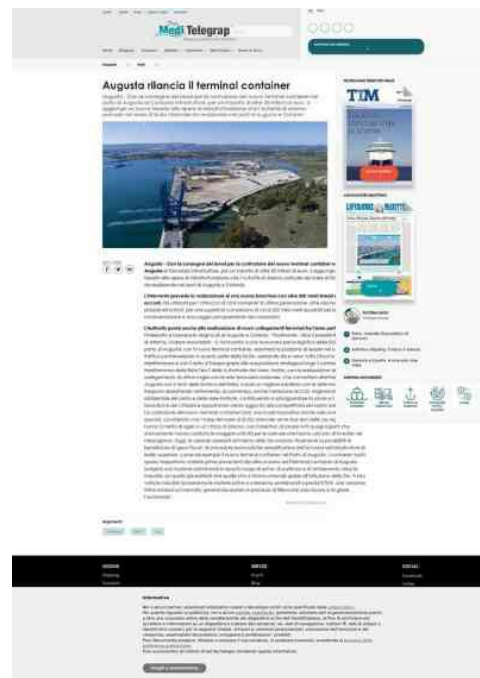
The Medi Telegraph

Augusta

Augusta rilancia il terminal container

Augusta - Con la consegna dei lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture, per un importo di oltre 50 milioni di euro, si aggiunge un nuovo tassello alle opere di infrastrutturazione che l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale sta

Augusta - Con la consegna dei lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture, per un importo di oltre 50 milioni di euro, si aggiunge un nuovo tassello alle opere di infrastrutturazione che l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale sta realizzando nei porti di Augusta e Catania. L'intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l'attracco di navi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200 mila metri quadrati per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei contenitori. L'Authority punta anche alla realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari tra l'area portuale, l'interporto e l'aeroporto degli scali di Augusta e Catania. 'Finalmente - dice il presidente dell'Autorità di sistema, **Andrea Annunziata** - si va incontro a una nuova era per la logistica della Sicilia Orientale. Il porto di Augusta, con il nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa parte della Sicilia, operando da e verso tutto il Bacino del Mediterraneo e con il resto d'Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete Ten-T delle Autostrade del Mare. Inoltre, con la realizzazione del collegamento di ultimo miglio con la rete ferroviaria nazionale, che conetterà direttamente il porto di Augusta con il resto della Sicilia e dell'Italia, si avrà un migliore equilibrio con le altre modalità di trasporto abbattendo nettamente, al contempo, anche l'emissione di CO2, migliorando la qualità ambientale del porto e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e dei cittadini e apportando valore aggiunto alla competitività del nostro sistema portuale. La costruzione del nuovo terminal container avrà una ricaduta positiva anche sulle zone economiche speciali, considerato che l'Adsp del Mare di Sicilia Orientale serve due terzi delle Zes regionali. Le Zes hanno il merito di agire in un'ottica di sistema, con l'obiettivo di sanare tutti quegli aspetti che storicamente hanno costituito le maggiori criticità per le aziende che hanno cercato di investire nel mezzogiorno. Oggi, le aziende operanti all'interno delle Zes avranno finalmente la possibilità di beneficiare di sgravi fiscali, di procedure burocratiche semplificate e dell'accesso ad infrastrutture di livello superiore, come ad esempio il nuovo terminal container nel Porto di Augusta. I container molto spesso trasportano materie prime provenienti da oltre oceano ed il terminal container di Augusta svolgerà una funzione preminente in quanto luogo di arrivo, di partenza e di smistamento verso le industrie, sia quelle già esistenti che quelle che si stanno creando grazie all'istituzione delle Zes. A loro volta le industrie lavoreranno le materie prime e creeranno semilavorati o prodotti finiti, che verranno infine immessi sul mercato, generando quindi un processo di filiera che crea lavoro e fa girare l'economia".



L' Antitrust boccia la norma inserita nel decreto Rilancio

Autoproduzione da rifare

Secondo l' authority, che ha inviato una segnalazione al Parlamento, la modifica normativa altera le condizioni di libero mercato in banchina. Armatori soddisfatti

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Nuova bocciatura per la legge sui servizi portuali. Lo scorso luglio si era già espressa con parere contrario la Ragioneria generale dello Stato chiamata a valutare l' apposito emendamento poi inserito e approvato nel Decreto Rilancio, ma ora la nuova legge sull' autoproduzione dei servizi portuali a bordo delle navi ha ricevuto un parere contrario ben più pesante da parte dell' Autorità garante per la Concorrenza e il Mercato. Il cosiddetto «emendamento Gariglio», dal nome del deputato Pd primo firmatario del provvedimento, esclude la possibilità per le compagnie di navigazione di effettuare in autonomia operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi in stiva se in un porto c' è almeno un soggetto (compagnia portuale e fornitore di manodopera) titolato e attrezzato a svolgerle. Una previsione contro la quale fin da subito si sono opposti gli armatori rappresentati da Assarmatori, Confitarma e Federagenti che già all' indomani dell' approvazione del Decreto Rilancio avevano promesso battaglia. Nella missiva visionata da MF Shipping&Logistica l' Antitrust segnalava al Parlamento e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri «talune criticità concorrenziali» derivanti dall' approvazione della norma in questione. Non solo: chiede in pratica 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 cui è stata liberalizzata l' attività in questione». L' Agcm 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: 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; dall' altro, ricrea nei singoli scali posizioni dominanti, difficilmente scalfibili dalla concorrenza potenziale e, pertanto, suscettibili di indurre l' operatore dominante a sfruttare abusivamente il proprio potere di mercato». Nella sua segnalazione l' Antitrust aggiunge inoltre che la legge sull' autoproduzione, così come emendata la scorsa estate, «per un verso altera la concorrenza tra porti italiani e porti di altri stati membri, discriminando i primi ove 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 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». La bocciatura è stata accolta male ovviamente dai lavoratori portuali che stanno in queste ore cercando di capire cosa sia successo a livello politico e



decidendo come reagire per ottenere quanto secondo loro dev' essere ristabilito: i portuali fanno il lavoro portuale mentre i marittimi operano durante



MF

Focus

la navigazione. (riproduzione riservata)