



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 08 novembre 2020**



Prime Pagine

| | | |
|------------|-----------------------------|----|
| 08/11/2020 | Corriere della Sera | 6 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | Il Fatto Quotidiano | 7 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | Il Giornale | 8 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | Il Giorno | 9 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | Il Manifesto | 10 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | Il Mattino | 11 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | Il Messaggero | 12 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | Il Resto del Carlino | 13 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | Il Secolo XIX | 14 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | Il Sole 24 Ore | 15 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | Il Tempo | 16 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | La Nazione | 17 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | La Repubblica | 18 |
| <hr/> | | |
| 08/11/2020 | La Stampa | 19 |
| <hr/> | | |

Trieste

| | | | |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------|----|
| 08/11/2020 | Il Piccolo Pagina 14 | <i>DIEGO D' AMELIO</i> | 20 |
| <hr/> | | | |
| D' Agostino pronto al bis in Porto: «Trieste oggi è riferimento mondiale» | | | |
| <hr/> | | | |
| 08/11/2020 | Il Piccolo Pagina 15 | | 24 |
| <hr/> | | | |
| Il manager arrivato come commissario nel febbraio 2015 | | | |
| <hr/> | | | |
| 08/11/2020 | Il Piccolo Pagina 15 | | 25 |
| <hr/> | | | |
| Punti franchi e progetti: accordo operativo con l' Agenzia Dogane | | | |
| <hr/> | | | |
| 08/11/2020 | Il Piccolo Pagina 32 | <i>LORENZO DEGRASSI</i> | 26 |
| <hr/> | | | |
| Confindustria Alto Adriatico: piano per l' addio al carbone | | | |
| <hr/> | | | |
| 07/11/2020 | Ansa | | 27 |
| <hr/> | | | |
| Porti: Trieste; Iscade il mandato presidente D' Agostino | | | |
| <hr/> | | | |
| 07/11/2020 | Corriere Marittimo | | 28 |
| <hr/> | | | |
| Trieste, nuovo collegamento intermodale con il centro Europa (Norimberga) | | | |
| <hr/> | | | |

| | | | |
|------------|---------------------------|--------------------|----|
| 07/11/2020 | Primo Magazine | <i>GAM EDITORI</i> | 29 |
| <hr/> | | | |
| 07/11/2020 | Corriere Marittimo | <i>Trieste</i> | 30 |
| <hr/> | | | |
| 07/11/2020 | Primo Magazine | <i>GAM EDITORI</i> | 32 |
| <hr/> | | | |

Venezia

| | | | |
|------------|--------------------------------|-----------------------|----|
| 08/11/2020 | Il Gazzettino Pagina 27 | | 33 |
| <hr/> | | | |
| 08/11/2020 | Il Gazzettino Pagina 38 | <i>ROBERTO PERINI</i> | 34 |
| <hr/> | | | |

Genova, Voltri

| | | | |
|------------|---------------------------------------------|------------------------|----|
| 08/11/2020 | Il Secolo XIX Pagina 17 | <i>SIMONE GALLOTTI</i> | 35 |
| <hr/> | | | |
| 08/11/2020 | La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4 | | 36 |
| <hr/> | | | |
| 08/11/2020 | La Repubblica (ed. Genova) Pagina 9 | | 37 |
| <hr/> | | | |
| 08/11/2020 | La Repubblica (ed. Genova) Pagina 15 | | 39 |
| <hr/> | | | |
| 07/11/2020 | The Medi Telegraph | | 41 |
| <hr/> | | | |
| 07/11/2020 | The Medi Telegraph | | 42 |
| <hr/> | | | |

La Spezia

| | | | |
|------------|------------------------------------------------|---------------|----|
| 08/11/2020 | Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 25 | <i>SO.CO.</i> | 43 |
| <hr/> | | | |

Ravenna

| | | | |
|------------|-------------------------------------------|------------------|----|
| 08/11/2020 | Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 25 | | 44 |
| <hr/> | | | |
| 07/11/2020 | RavennaNotizie.it | <i>Redazione</i> | 45 |
| <hr/> | | | |
| 07/11/2020 | ravennawebtv.it | | 46 |
| <hr/> | | | |

Piombino, Isola d' Elba

| | | | |
|------------|-------------------------------------------------|--|----|
| 08/11/2020 | Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 21 | | 47 |
| <hr/> | | | |

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----|
| 08/11/2020 | Corriere Adriatico Pagina 14 | 48 |
| Sicurezza sul lavoro, la guardia resta alta | | |
| 08/11/2020 | Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 36 | 49 |
| «Più che un incidente una morte sul lavoro» | | |
| 07/11/2020 | Ansa | 50 |
| Metronotte investito, presidio lavoratori in porto Ancona | | |
| 07/11/2020 | Cronache Ancona | 51 |
| Schiacciato dal tir al porto, scatta il presidio di protesta: "Basta incidenti sul lavoro" (Foto) | | |

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------|
| 08/11/2020 | Il Messaggero (ed. Latina) Pagina 36 | 52 |
| Banchine del porto, nuovo stanziamento dell' Autorità | | |
| 07/11/2020 | Corriere Marittimo | 53 |
| Porti laziali, approvata seconda variazione al Bilancio di previsione 2020 | | |
| 07/11/2020 | Primo Magazine | 54 |
| AdSP MTCS, Il variazione al bilancio di previsione 2020 | | <i>GAM EDITORI</i> |

Napoli

| | | |
|----------------------------------------------------------------|-----------------|----|
| 07/11/2020 | Stylo 24 | 55 |
| Porto, i lavori del Beverello annegano nell' acqua «zuffregna» | | |

Salerno

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----|
| 08/11/2020 | Cronache di Salerno Pagina 14 | 56 |
| Il ministro De Micheli, elogi alla Rcm Soddisfatti Elio ed Eugenio Rainone | | |

Bari

| | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|----|
| 08/11/2020 | La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 41 | 57 |
| Porto, i dubbi sul nuovo varco tutti in coda a causa dei lavori | | |
| 08/11/2020 | La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 41 | 59 |
| Il presidente Patroni Griffi «Fase di rodaggio, nessun ritardo A breve accessibilità raddoppiata» | | |

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

| | | |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|----|
| 08/11/2020 | Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 28 | 60 |
| Bacino di carenaggio, la vera storia«Sarà Msc a gestirlo? Ma non ha la concessione...» | | |
| 08/11/2020 | Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 28 | 62 |
| «L' apertura di Guacci? Avrebbe rovinato tutto» | | |

Augusta

| | | |
|-------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|
| 08/11/2020 | Gazzetta del Sud Pagina 19 | 63 |
| Nuovo terminal container snodo strategico | | <i>Sebastiano Salemi</i> |

08/11/2020 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 20 64
Nuovo terminal, lavori per 50 milioni di euro

Palermo, Termini Imerese

08/11/2020 **Giornale di Sicilia** Pagina 21 65
Ficus tagliati al Foro Italico Monti: «Tutto in regola»

07/11/2020 **Alqamah** 66
Autorità Sistemi Portuali d' Italia. Cgil, Cisl, Uil: "Monti resti al suo posto"

07/11/2020 **TeleSud3** *Ninni Cannizzo* 67
"Nessun cambio al vertice dell' Autorità Portuale di Sistema"

Focus

08/11/2020 **Il Secolo XIX** Pagina 17 *ALBERTO QUARATI* 68
«Protocollo sanitario unico nel Mediterraneo Così le crociere potranno ripartire davvero»

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Miuccia Prada
«L'ultima sfida è l'arte che studia il cervello»
di **Aldo Cazzullo**
a pagina 27



Domani gratis
Golden power gonfiato: una difesa o un danno per le nostre aziende?
di **Ferruccio de Bortoli**
nel settimanale «L'Economia»



LA CASA  BIANCA

L'America ha scelto Biden

«Onorato di guidare un grande Paese». Ma Trump annuncia ricorsi e battaglia legale

IL COMPITO NON FACILE

di **Massimo Gaggi**

You Are Fired!, licenziato: il titolo gridato da Drudge Report, il sito conservatore criticato aspramente da Donald Trump che alla fine è diventato un suo critico implacabile, è una buona sintesi di questa giornata storica: finisce (salvo sorprese ancora possibili) la presidenza Trump, ma Joe Biden arriva alla Casa Bianca grazie al referendum su un leader molto amato e ancor più odiato.

continua a pagina 30

IL RITORNO AL CENTRO

di **Aldo Cazzullo**

Ese contro Trump avesse corso un candidato fresco, giovane, ma radicale e socialisteggiante? Forse sarebbe andato molto peggio di Biden. Manca la controprova; ma c'è un indizio. Prima della vittoria di Trump, il 2016 aveva riservato lo choc della Brexit. Un verdetto confermato dalle elezioni del dicembre 2019, affrontate - e stravinte - da Boris Johnson con lo slogan «Get Brexit down», togliamoci l'Europa di torno.

continua a pagina 11



Il neopresidente degli Stati Uniti, Joe Biden, 77 anni, con la sua vice Kamala Harris, 56, alla convention dei democratici dell'agosto scorso

IL PERSONAGGIO

Harris storica, prima donna vicepresidente

di **Viviana Mazza**
alle pagine 10 e 11

DOPO IL VERDETTO

L'ex leader: «Le elezioni non sono finite»

di **Giuseppe Sarcina**
a pagina 5

IL CONSERVATORE FRUM

«I repubblicani ora devono voltare pagina»

di **Andrea Marinelli**
a pagina 6

GIANNELLI



Nonni, mercatini, gite: ecco le regole

I chiarimenti sui divieti. Ieri quasi 40 mila nuovi positivi, a rischio 5 regioni

LE PROVINCE, L'EMERGENZA

Ospedali al limite In Brianza record di contagi

di **Lorenzo Salvia**

Ospedali in tilt e terapie intensive piene al 90%. In Brianza record di positivi.
a pagina 19

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

I genitori separati potranno raggiungere i figli anche in zona rossa e i nipoti andare dai nonni nelle aree gialle, ma solo se necessario. Stop ai mercatini di Natale, no ai trasferimenti nelle seconde case. Crescono i contagi: 40 mila nuovi casi. Campania, Liguria, Toscana, Veneto e Lazio rischiano misure più dure.
da pagina 12 a pagina 19

DA DUE ANNI ERA A CAPO DELLA SANITÀ

«Covid, dovevo fare il piano?» Via il commissario in Calabria

di **Fabrizio Caccia** e **Carlo Macri**

Rimosso Saverio Cotticelli, il commissario per la Sanità in Calabria. In un'intervista televisiva non aveva saputo rispondere su chi dovesse attuare il piano anti Covid nella sua regione. L'ira di Conte.
a pagina 15 Demarco

PADIGLIONE ITALIA

L'ARCOBALENO DELLA SPERANZA (ROBERTO)

di **Aldo Grasso**

Qualcuno ha detto che la speranza è una specie di malattia infantile che ci portiamo dietro tutta la vita. Specie se ti chiami Speranza, Roberto Speranza; specie se hai un viso da adolescente che una barba incolta, la stubbia o «barba dei tre giorni», cerca di incorniciare in un frame più maturo. Speranza è stato nominato ministro della Salute in quota «liberi e Uguale», la più piccola delle formazioni di maggioranza (la cui visibilità è ga-



Il ministro Italia divisa in tre zone colorate: è difficile sentirsi liberi e uguali

rantata dalle quotidiane apparizioni televisive di Bersani). Doveva essere il classico mandato tangenziale, ma poi è scoppiata la pandemia e il ministero ha assunto una centralità tanto politica quanto paradossale: garantire a tutti il diritto alla salute, la cui tutela è però nelle mani delle Regioni.

L'Italia è ora divisa in zone colorate, dove è difficile sentirsi liberi e uguali. Regioni rosse che avrebbero voluto essere gialle e Regioni gialle o

arancioni che avrebbero voluto essere rosse. Governatori che vogliono aprire e altri che vogliono chiudere. Così, al ministro non resta che richiamare i litigiosi e gli scaricabarile alla coscienza. Se no, domani si cambia colore. «Se io avessi una bottega, fatta di una sola stanza, vorrei mettermi a vendere, sai cosa? La speranza». Con la es- minuscola o maiuscola, poco importa. Il genio eterno di Gianni Rodari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CANZIAN, L'ADDIO A D'ORAZIO

«Piango Stefano, era il Robin Hood di noi Pooh»



di **Mario Luzzatto Fegiz**

«Era il nostro Robin Hood - racconta Red Canzian - Una volta difese una donna è finì in cella».
a pagina 25

01108
9 7711 20 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 460/2004 art. 1, c.1 D.D. Milano





Gli Usa hanno un nuovo presidente, ma Trump ha addirittura aumentato i suoi voti rispetto a 4 anni fa. Mentre tutti esultano, qualcuno provi a capire perché



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Domenica 8 novembre 2020 - Anno 12 - n° 309
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 D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

L'INDAGINE SU OPEN

Renzi, la Boschi e Lotti indagati: "7 milioni illeciti"



IRILLO E MARRA
A PAG. 16 - 17

IL MATTEO DELLE NEVI

"Nessun segreto sul volo di Stato a Courmayeur"

GIAMBAROLOMEI
A PAG. 16 - 17

CONTE VS COTTICELLI

Calabria, gaffe tv e sanità col buco: commissario via

MUSOLINO A PAG. 6

SEQUESTRI AD ARMANNA

Eni, il numero 2 Granata indagato per il depistaggio

MASSARI A PAG. 14

DIRIGENTI DECADUTI

Nomine bloccate La Consip resta senza un vertice

DI FOGGIA A PAG. 7

IL NUOVO PRESIDENTE USA



BIDEN SLOGGIA TRUMP

CANNAVÒ, GRAMAGLIA, GROSSI E PROVENZANI DA PAG. 8 A 11

NUOVI DISASTRI ANTINFLUENZALE INTROVABILE AL NORD E AL SUD

Regioni, zero vaccini e dati sotto inchiesta



LE NUOVE "ROSSE"

I PM INDAGANO SUI DATI DI TOTI. LIGURIA, TOSCANA E CAMPANIA RISCIANO GROSSO. NUMERI IN CRESCITA STABILE E 425 MORTI

DA PAG. 2 A PAG 5

Mannelli



L'ULTIMO DEI SUOICANI

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Grazie Gigi per quel sorriso a pag. 12
- **Colombo** Cosa resta ora dell'America a pag. 13
- **Caselli** 41-bis, i 6 errori di Woodcock a pag. 19
- **Mercalli** Novembre, tepori anomali a pag. 13
- **Vacca** La curva salirà fino a dicembre a pag. 2-3
- **Luttazzi** Il sale dei satirici del passato a pag. 18

FIORELLA MANNOIA

"Io impegnata? Ma se adoro Jeeg Robot d'acciaio!"

FERRUCCI
A PAG. 20 - 21



La cattiveria

Ciao Donald. Sei stato il miglior presidente che la terra abbia mai avuto

WWW.SPINOZA.IT

Malgrado l'Innominabile

» Marco Travaglio

Mentre gli strateghi discutono se abbia più vinto Biden o più perso Trump, se centri il Covid, se il sovranismo e il populismo siano passati o solo rimandati, noi profani preferiamo dedicarci a una questione all'apparenza minore: ma se il vecchio Joe è pappa e ciccia del nostro Innominabile, che salta sul carro del vincitore dopo aver perso tutto, lo chiama "fratello maggiore saggio", racconta di averlo scoperto lui ("io ho capito che se la sarebbe giocata fino alla fine") e narra telefonate, cene e pranzi quotidiani per scambi di "empatici consigli", come avrà fatto a vincere? Stiamo parlando del politico che contende a Fassino il Guinness dei baci della morte e la fama di maggior perditore della storia dopo Fantozzi. Uno che dal 2014 riesce a schiantarsi in tutte le elezioni circoscrizionali, comunali e regionali, più referendum. Uno che annuncia la rinascita di Alitalia, che affonda. Il risanamento di Mps ("un bell'affare in cui investire"), che cola a picco. La resurrezione dell'Unità, che chiude. Il salvataggio di Almagora, che defunge. L'Italicum che tutto il mondo c'invidia, e la Consulta glielo rade al suolo. Fa gli auguri agli azzurri per i Mondiali 2014 e vince la Germania. Li rifà per gli Europei 2016 e vince il Portogallo. Va alle Olimpiadi di Rio e manda un "Forza Vincenzo" al superfavorito Nibali, che si schianta per la prima volta in vita sua (doppia frattura). Poi twitta: "Il mio atleta preferito è Federica Pellegrini, la Divina: l'ho vista in forma" e la poverina arriva quarta. Fa gli auguri alla sonda Schiaparelli per l'eurromissione su Marte ("Un grande sogno europeo grazie alla straordinaria qualità dei ricercatori italiani che ho incontrato giorni fa a Torino. Viva chi ci prova, chi si mette in gioco e chi innova") e la capsula spaziale precipita nel vuoto senza lasciare tracce. Fa il ganzo all'Expo con Putin: "Non parlo dei Mondiali, senno' c'è crisi diplomatica perché vogliamo vincere Russia 2018", infatti l'Italia nemmeno si qualifica.

Nel 2016 tifa Hillary e vince Trump. Un anno fa vuole rovesciare Conte, e arriva il Covid. Non per nulla è l'Innominabile. Il Divino Otelma l'ha definito "un vampiro astrale che porta sfiga a chi gli è vicino". Eppure stavolta tifava Biden e Joe ha vinto lo stesso. Un'eccezione alla regola? Mica tanto. Donald aveva dalla sua un menagramo ancor più potente: il Cazzaro Verde, che andava in giro con la mascherina "Trump 2020". Quindi guai a trarre conclusioni affrettate: l'Innominabile ci ha provato anche stavolta, ma forse ancor più micidiali hanno neutralizzato le sue. Ieri però, mentre si arrampicava sulla spalla del fratello Joe per festeggiare, gli è piovuto in testa un avviso di garanzia. Come portatore di sfiga a se stesso, è sempre il numero 1.



il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO



DOMENICA 8 NOVEMBRE 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 266 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

CONTRAVVENZIONI FOLLI È IL MOMENTO DI CACCIARE GLI SCERIFFI STUPIDI
di **Alessandro Sallusti**

Un pensionato di 81 anni di Treviglio, provincia di Bergamo, è stato multato ieri con una ammenda da 400 euro perché, in piena zona rossa, era seduto su una panchina distante trecento metri da casa sua a leggere il giornale, in attesa che si smaltisse la fila per andare in farmacia. questa l'Italia «compatta e solidale» che ha in mente il presidente Conte, è questo ciò che ci aspetta nelle prossime settimane, cioè essere vessati da un potere cinico e stupido?

Quattrocento euro sono una cifra importante per chiunque, e una pena sproporzionata al reato, non è applicazione della giustizia, ma prevaricazione del più forte (lo Stato) sul più debole (i cittadini).

Se quella multa non verrà cancellata, cestinata e distrutta dal sindaco, dal prefetto o da chi per loro, vuole dire che non ha più senso parlare di rapporto di fiducia e di patti sociali per scongiurare il virus. «Lei non ci prenda in giro», hanno detto i solerti gendarmi allo stupido anziano. E no, cari gendarmi, siete voi che non dovete prenderci in giro, stando al riparo delle vostre divise e dei codicilli contenuti nel cervelottico decreto legge del presidente Conte. Anche perché fate parte di un sistema, tanto per intenderci, che ha messo a capo della sanità di una regione, la Calabria, un generale che ha candidamente ammesso in diretta tv di non sapere che avrebbe dovuto occuparsi del piano anti virus.

Ma vi sottopongo un altro caso: «Scrivo questo messaggio nel massimo rispetto alle forze dell'ordine che rispetto e stimo, mi sono recata al battesimo di mia nipote a Varallo Borghese in conformità con l'ultimo decreto del presidente del Consiglio. Sono stata fermata e multata dai carabinieri del luogo. Rimane l'amaro in bocca per la poca elasticità dello Stato in un momento già così difficile».

Ecco, non esasperiamo gli animi con iniziative legittime in punta di diritto, ma stupide in quanto a buon senso, perché non è così che si uscirà dall'emergenza. Al premier fino all'ultimo dei sindacati un consiglio non richiesto: non è il momento di mettere in campo gli sceriffi stupidi, controllate i vostri uomini, prima che l'intera opinione pubblica vi si rivolti contro.



TRUMP NON MOLLA: «NON È FINITA»

Biden è presidente, ma comanda già Kamala

di **Fiamma Nirenstein**

Niente si sta veramente concludendo, nel bene e nel male, dell'era Trump, dopo che Biden ha preso 74,9 milioni di voti contro i 70,7 dei (...)

segue alle pagine 14-15

FINE DELLE BIZZARRIE

Rivoluzione grigia alla Casa Bianca

di **Paolo Guzzanti**

a pagina 20

IL TYCOON SILENZIATO

Quella solitudine dietro il declino

di **Gian Micalessin**

a pagina 16

SCANDALO IN CALABRIA

IN MANO A INCAPACI

Conte (dopo averlo nominato) caccia il commissario che non sapeva di dover fare un piano anti-covid Ristori, solo briciole a negozi e partite Iva

LUTTO PER I POOH

Addio a D'Orazio, batterista galantuomo

Paolo Giordano

a pagina 20



«COME FRATELLI» I Pooh hanno dato così la notizia della morte di Stefano D'Orazio

Giuseppe Marino

■ Due milioni di persone prigioniere in casa, ostaggio non del Covid, ma dell'incompetenza. Il caso Calabria riassume la bancarotta politica dell'Italia. E tra i mandanti al governo parte la gara a fuggire dalle responsabilità. Il commissario della sanità calabrese era il responsabile del piano Covid regionale ma a sua insaputa. Pd e M5s provano a prendere le distanze ma è bufera su Conte.

con **de Feo, Di Sanzo e Manti** alle pagine 2-3
servizi da pagina 2 a pagina 11

INDAGATO PER OPEN

Il caso Renzi e il tempismo delle toghe

di **Augusto Minzolini**

La rabbia Matteo Renzi la nasconde a malapena davanti ai suoi, minacciando una battaglia legale per le indagini sulla Fondazione Open. «I pm buttano in politica una questione giuridica».

a pagina 12

EMERGENZA IMMIGRAZIONE

Raffica di sbarchi: altri 400 in un giorno

Giannini a pagina 10

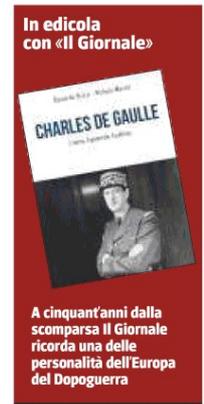
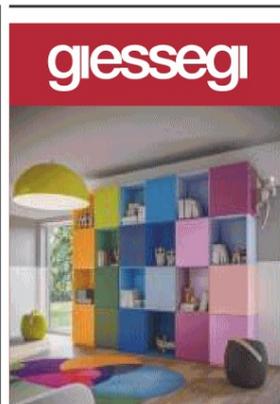
L'articolo della domenica di **Francesco Alberoni**

Cosa c'è dietro il conflitto tra Stato e Regioni

In Italia è in atto un violento e decisivo conflitto costituzionale di cui nessuno parla volentieri ed anzi molti negano. Il nostro Paese per più di un millennio è stato diviso in numerosi stati e, nel Risorgimento, molti patrioti fra cui Cattaneo e perfino Cavour avrebbero voluto farne uno Stato federale, conservando le diversità culturali e gli autogoverni locali. Ma i poteri forti che si sono succeduti (la monarchia, piemontese, il fascismo, la Dc, oggi Pd e grillini) hanno sempre imposto il centralismo. Anche i partiti sono sempre stati nazionali, e perfino la Lega con Salvini da movimento regionalista si è trasformato in partito nazionale. Recentemente però ci si è accorti che l'economia perdeva terreno a causa del

arretratezza dello Stato centrale, del suo pesante apparato fiscale, burocratico e giuridico. In compenso, riuscivano meglio alcune realtà locali. Poi lo Stato non ha capito che il virus cinese era già penetrato da mesi in Italia. Così nelle Regioni più colpite di colpo si sono riempiti gli ospedali, non c'erano respiratori, mancavano i tamponi, le mascherine di protezione. E migliaia di persone in pochi giorni sono morte di polmonite. Sono state le Regioni in cui la gente moriva ad approntare i primi rimedi, anche facendo errori, mentre lo Stato centrale è arrivato in ritardo ed i partiti non si ponevano nemmeno il problema. A questo punto un organismo sennolento come la conferenza Stato-Regioni è diventato

il luogo in cui i presidenti delle Regioni che conoscevano i problemi locali discutevano con lo Stato centrale. La gente allora ha incominciato a cercare nelle Regioni un potere più vicino, più attento ai suoi drammi reali. Se le Regioni si fossero coordinate e confederate si sarebbe potuto avviare, a poco a poco, a quello che tutti vogliono: uno Stato più moderno e dinamico, tipo quello tedesco (e americano) con una Camera elettiva nazionale (Bundestag) ed una Senato elettivo regionale (Bundesrat). Ma Pd e grillini arroccati nel potere centrale si sono subito scatenati, chiedendo di modificare la costituzione per schiacciare le Regioni. E il centrodestra non sembra avere idee chiare su cosa fare.



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN FINE), IL SOSTO CONTO IN CALABRIA È UNO DEI PIÙ



IL GIORNO

DOMENICA 8 novembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il rapporto Odm Consulting sulle retribuzioni

Pandemia degli stipendi: crollo del 5,7 per cento
Ma la Lombardia tiene

Balzarotti a pagina 12



Incontri fra la Valtellina e il Ticino

Volpi e umani troppo vicini
«Così rischiano»

Masperi a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Guida anti Covid: ecco cosa si può fare

Il governo pubblica le risposte ai dubbi dei cittadini. Si alla passeggiata col cane, libero accesso alle seconde case nelle zone gialle. La raccomandazione più difficile da accettare: nipotini lontani dai nonni. Saltano i mercatini di Natale e forse anche i cenoni

Servizi e **Nota**
da p. 7 a p. 11

Il dramma socioeconomico

Il passo falso degli aiuti che non bastano

Sandro Neri

Questa volta l'allarme non viene dal centrodestra, ma dal sindaco di Milano Giuseppe Sala. I ristori del governo, dice, «danno il 20 per cento del fatturato a un ristorante chiuso in questo mese. Ma il problema è che il mese dopo il ristorante non ritorna al 100 per cento». Gli indennizzi annunciati dall'esecutivo, ammesso che arrivino celermente come promesso, non bastano. Sono palliativi che prolungano l'agonia delle attività commerciali senza minimamente affrontare il nodo di fondo: il crollo dei consumi a causa del lockdown. Anche quando queste attività riapriranno non tutti torneranno al lavoro o potranno andare in vacanza. Smart working e assenza di turisti penalizzano l'economia.

Segue a pagina 12

FINISCE L'ERA DEL CICLONE TRUMP, CHE PERÒ NON ACCETTA LA SCONFITTA
JOE BIDEN IL NORMALIZZATORE ELETTO PRESIDENTE: «ORA SERVE UNITÀ»

UN UOMO TRANQUILLO

Pioli e Bolognini
da pagina 3 a pagina 5

Joe Biden, 77 anni, è il 46° presidente degli Stati Uniti

DALLE CITTÀ

Milano

La guerra al virus diventa un videogame

Ballatore nelle Cronache

Milano

Verso il picco
Rinforzi ai soccorsi da fuori città

Bonezzi, Pacella nelle Cronache

Milano

L'esplosione di piazzale Libia
Il ferito si salverà

Consani nelle Cronache



Lea Pericoli: «Così portai lo stile nello sport»

«Tennis, minigonne e pizzi
Le mie vittorie scandalose»

Cutò alle pagine 18 e 19



L'addio commosso della band al suo batterista

D'Orazio, amico per sempre
Era lui il ritmo dei Pooh

Spinelli a pagina 23



il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

DOMENICA 8 NOVEMBRE 2020 - ANNO L - N° 267

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Washington, 7 novembre 2020. Alla notizia della vittoria di Joe Biden esplose la festa in Black Lives Matter Plaza foto Ap



American beauty

Joe Biden conquista la Casa bianca. Kamala Harris prima vicepresidente donna della storia degli Stati Uniti. Decisivo il voto in Pennsylvania ma anche le mobilitazioni antirazziste. Festa di liberazione nelle strade. Trump non riconosce la sconfitta e va a giocare a golf **pagina 2/4**

Pirella Göttsche Lowè SpA - D.L. 58/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Ggpa/CRM/232103

Marco Morosini SNATURATI

PREFAZIONE DI MICHELE SERRA

La vera storia dei 5 Stelle raccontata da uno dei padri



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

MICHELE SERRA

CONTALPACINI

Il nuovo presidente La normalità, ovvero l'importanza di chiamarsi Joe

GUIDO MOLTEDO

Già inseparabili Ray Ban Aviators, l'intercalare nei comizi e negli incontri di parole gergali -folks, guys, hey-, un parlare semplice e popolare di chi rivendica l'identità di democratico legato al mondo sindacale, l'eleganza sartoriale da politico vecchio stile.

— segue a pagina 2 —

Il terzo incomodo Che Dio benedica Jo Jorgensen

Alessandro Portelli **PAGINA 3**

Cambiamento

Non solo il voto per Biden, le urne invocano la sinistra

Roberto Zanini **PAGINA 4**

Intervista a Dan Gerstein/Cnn
Risultato cristallino, nessun paragone col 2000

Marina Catucci **PAGINA 5**

Donald Trump Il «golpe» mancato dell'ex presidente incendiario

FABRIZIO TONELLO

È fatta. Forse. Mentre il mondo civile tira un sospiro di sollievo al pensiero che il gangster approdato nel 2016 alla Casa Bianca se ne vada, sarà bene ricordare che l'annuncio dell'Associated Press «Biden presidente-eletto» non è sufficiente.

— segue a pagina 9 —

Lele Corvi



LELE CORVI





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

Fondato nel 1892



Domenica 8 Novembre 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

700 chiusure
La grande retata dei siti pirata che derubavano la serie A

Valentino Di Giacomo a pag. 12



Il sisma 1980-2020
Il terremoto a Balvano la strage dei bambini la generazione perduta

Gianni Molinari a pag. 13



Il libro Panariello si mette a nudo
«Vi racconto i miei incubi»

Andrea Spinelli a pag. 15



Il virus, le regole, il caos IL PAESE ARLECCHINO

Federico Monga

Regioni gialle, arancioni e rosse. Zone comunali rosse. Ordinanze regionali, restrizioni nazionali. Raccomandazioni, più o meno "vive" a seconda del momento, da parte del premier, del Viminale, dei presidenti di Regione e dei sindaci. I parametri, l'ormai mitico indice Rt, l'algoritmo dell'ormai altrettanto mitico Comitato scientifico, numeri spediti via fax, per mail, formato Excel in varie versioni e caricati sulla piattaforma dalle Regioni. I freddi numeri hanno collocato la Campania nella fascia di rischio più bassa. Ma le calde immagini delle ambulanze in coda al Cotugno, a Castellammare, i malati nel pronto soccorso sulle lettighe accampati uno a fianco all'altro, il grido di allarme dei medici ormai stremati e dei dirigenti degli ospedali che dicono di non saper più dove mettere i pazienti rappresentano un quadro apocalittico, da zona viola, mai esistesse. *Continua a pag. 39*



Napoli, folla in spiaggia e malati curati in auto

Paolo Barbuto a pag. 9
Gennaro Di Biase ed Ettore Mautone in Cronaca



Le nuove pagelle

Rt ancora in calo balzo di ricoveri la Campania verso la zona arancione

Mautone a pag. 8

Il focus del Mattino

Boom di prodotti anti-Covid ma le Asl pagano a 400 giorni

Marco Esposito a pag. 11

Biden presidente: stiamo uniti

►La vittoria dopo 4 giorni di conteggio. Il primo discorso: «Basta conflitti, siamo tutti americani»
Ma Trump non ammette la sconfitta: «Ho vinto io, farò ricorso». La festa dei dem nelle strade

L'analisi LE PROTESTE MINACCIANO LA DEMOCRAZIA

Romano Prodi

Ci sono voluti ben quattro giorni per constatare la vittoria di Joe Biden, anche se non si spengono le violente proteste dello sconfitto. Eppure Biden ha largamente prevalso su Trump nel voto popolare, distanziandolo di un buon 5%. Il fatto che il sistema elettorale americano divida la competizione nazionale fra i diversi Stati e premi il voto rurale rispetto al voto urbano può sembrare ingiusto, ma non sorprende. *Continua a pag. 38*

«Sarò il presidente di tutti gli americani, indipendentemente dal fatto che abbiate votato per me o no. Possiamo essere avversari, ma non siamo nemici. Ricordiamoci che lo scopo della politica non è una perenne e spietata conflittualità»: le prime parole di Joe Biden che, a 78 anni, diventa il presidente più anziano degli Usa. La vittoria dopo 4 giorni di conteggio. Ma Trump non vuole ammettere la sconfitta: «Ho vinto io, farò ricorso». Intanto in varie città d'America esplose le gioie. A New York, Filadelfia, Washington, Denver caroselli di auto, persone sui balconi, folla in strada per festeggiare la fine di questa maratona elettorale e la conferma di un vincitore. E in serata, quando in Italia erano le 2 di notte, l'atteso discorso di Biden.

Guaita e servizi alle pagg. 2 e 3



**Dopo il voto e le proteste in piazza
L'incubo dell'impennata Covid**

Luca Marfà a pag. 5

La vincente
Kamala, la prima donna vice nella Sala Ovale

Flavio Pompetti

C'è una persona che incorpora le speranze di una riappacificazione del paese dopo la spaccatura delle elezioni, e che darà una mano a Joe Biden per affrontare la sfida di ricompattare l'elettorato diviso. Kamala Harris, la compagna di cordata che l'anziano senatore ha scelto lo scorso agosto è nella sua vera essenza una figura politica di mediazione.

Continua a pag. 38

Lo sconfitto
E la figlia Ivanka prova a placare l'ira di papà Donald

È toccato alla figlia Ivanka, la sua prediletta, pronunciare davanti a lui le parole che nessun altro tra i collaboratori della Casa Bianca osava dirgli: «È finita, non ha più senso lottare!». La secondogenita la notte di giovedì, con l'aiuto del marito Jared Kushner ha cercato di farlo ragionare: le cause giudiziarie andranno avanti nel tempo, ma ora è il momento di sospendere le ostilità, e cercare di riappacificare un Paese che ha vissuto le ore più difficili degli ultimi 50 anni. **Pompetti a pag. 4**

Modulo e giocatori sotto esame Napoli, Gattuso ne cambia 7 a Bologna è la prova verità

Roberto Ventre

Socca Gattuso per la partita di oggi (ore 19) a Bologna. Dopo la prova in Europa League, Ringhio chiede una gara di spessore, vuole il miglior Napoli contro l'undici di Mihajlovic. Cambierà molto, ben sette calciatori, ampio il turnover. Ritorna Osminhen al centro dell'attacco e dall'inizio giocherà Insigne. Intanto la squadra ha rimandato a stamane, per un problema all'aereo, la partenza per Bologna. Sarà, dunque, una trasferta lampo. *A pag. 16*

Pasticcio tamponi indagine sulla Lazio dei pm di Avellino

Sarà una inchiesta giudiziaria a far luce sul giallo dei tamponi Covid della Lazio. Si è mossa la Procura irpina, che ha acquisito testi di laboratorio e documenti legati ai test effettuati presso un centro clinico di Avellino.

Del Gaudio e Taormina a pag. 19

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA*

Prostamol

INTEGRATORE ALIMENTARE A BASE DI SERENOA REPENS CHE CONTRIBUISCE A FAVORIRE LA FUNZIONALITÀ DELLA PROSTATA E DELLE VIE URINARIE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

* Fonte Mercato integratori alimentari a base di Serenoa repens, dati IQVIA Ultimo Anno Mobile Novembre 2019





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 309 ITALIA

Sped. in A.P. DL551/2003 conv. L. 46/2004 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Domenica 8 Novembre 2020 • S. Goffredo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'anteprima
Torna Wilbur Smith e con l'ultimo romanzo va alle radici del Male tra schiavi e vendette
Musolino a pag. 21



Nazionale, emergenza virus
La Asl ferma mezza Lazio
Senza Immobile con la Juve
e i pm indagano sui test
Genoa-Roma, c'è Mayoral
Angeloni, Bernardini e Trani nello Sport



Il Messaggero
3 PUNTI
ilmessaggero.it/sport

Da Roma a Berlino, l'Europa festeggia la svolta dem

L'America ha scelto Biden

► I media Usa assegnano la Pennsylvania allo sfidante ► Casa Bianca, Kamala Harris è la prima donna vice
«Ha i voti: è il 46° presidente». Festa nelle strade Trump si rifiuta di concedere la vittoria all'avversario

Le proteste che mettono a rischio la democrazia

Romano Prodi

Ci sono voluti ben quattro giorni per constatare la vittoria di Joe Biden, anche se non si spengono le violente proteste dello sconfitto. Eppure Biden ha largamente prevalso su Trump nel voto popolare, distanziandolo di un buon 5%. Il fatto che il sistema elettorale americano divida la competizione nazionale fra i diversi Stati e premi il voto rurale rispetto al voto urbano può sembrare ingiusto, ma non sorprende.
Basta infatti ricordare che, nelle più recenti elezioni, Hillary Clinton aveva ottenuto quattro milioni di voti in più del suo rivale, ma Trump è diventato presidente degli Stati Uniti. Il rispetto delle regole, perfette o imperfette, è il fondamento di ogni sistema politico.
La gravità di quanto è avvenuto in questi giorni negli Stati Uniti sta proprio nel fatto che la ribellione di Trump di fronte al risultato elettorale mette in crisi questa regola fondamentale. Tutto ciò sta avvenendo nel Paese che è sempre stato il leader della democrazia e accade in un periodo storico in cui i governi democratici stanno arretrando quasi ovunque.
Continua a pag. 20



La preghiera di Joe
«Ora basta conflitti»

Joe Biden, 77 anni, saluta i suoi supporter (foto Watson/AP)

WASHINGTON Joe Biden è il 46° presidente degli Stati Uniti ma Trump non si dà per vinto e promette battaglia. Servizi da pag. 2 a pag. 9

I SERVIZI

- Il retroscena** Donald: io faccio causa Ivanka lo vuole frenare
Pompetti a pag. 4
- Successo dimezzato** Senato repubblicano un ostacolo da subito
Guaita a pag. 5
- Lo studioso francese** Raynaud: «Ai dem serve il compromesso»
Valensica a pag. 5
- Rutelli: feeling con l'Italia** «È un innamorato di Roma da sempre»
Ajello a pag. 9

I sindaci possono chiudere le piazze Sanità al collasso

► «Piano Covid in Calabria? Lo dovevo fare io»
E Conte manda via il commissario Coticelli

ROMA I sindaci possono chiudere le piazze prima delle 21. Il Viminale chiarisce tutti i punti oscuri delle misure. Si aggrava la crisi della sanità e in Calabria Conte licenzia il commissario.
Dimito, Evangelisti e Malfestano da pag. 10 a pag. 13

Il caso Napoli
Folla sul lungomare e nei pronto soccorso
NAPOLI Campania a due facce: folla sul lungomare e nei pronto soccorso. A pag. 11

L'inchiesta della Gdf

«Non puoi vedere questo canale»
Abusivi nel mirino

Michela Allegri

Bloccati oltre mille siti pirata e indagati anche i clienti, che presto potrebbero vedersi comminata una sanzione di 25 mila euro e un'accusa penale che può portare da sei mesi fino a tre anni di carcere. Vastissima l'operazione condotta ieri dalla Guardia di Finanza contro la pirateria televisiva. Oltre 700 i siti web oscurati e 300 le piattaforme Iptv alle quali è stata bloccata la trasmissione pirata.
A pag. 15

IL PIÙ VENDUTO IN FARMACIA

Prostamol

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

30 COMPRESSE

SCOPRI DI PIÙ SU BENESSEREURINARIO.IT

E NON HAI PIÙ SCUSE

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

LEONE, CONSIGLI DA CONSIDERARE

Buona domenica, Leone! Comincia a cadere qualche foglia gialla, siamo a novembre, ma l'ultimo quarto nel segno aiuta con uno slancio di rinascita le nuove iniziative professionali e finanziarie, dopo un'attenta autoanalisi. Talvolta è saggio non fidarsi troppo degli altri, ma non sottovalutare il consiglio della persona amata. A chi dovesse credere, se non al vostro amore? Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

DOMENICA 8 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it


CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Blitz in Galleria Cavour: danni e fermi

**Follia a Bologna
Presi d'assalto
i negozi del lusso**

Principini a pagina 13



ristora
INSTANT DRINKS

Guida anti Covid: ecco cosa si può fare

Il governo pubblica le risposte ai dubbi dei cittadini. Si alla passeggiata col cane, libero accesso alle seconde case nelle zone gialle. La raccomandazione più difficile da accettare: nipotini lontani dai nonni. Saltano i mercatini di Natale e forse anche i cenoni

Servizi e **Nota**
da p. 7 a p. 11

Il virus e il mistero del tempo

**L'oggi difficile
e l'attesa
di un domani**

Michele Brambilla

La seconda ondata ci ha riportati in una condizione di inquietudine e di attesa. Ci chiediamo come possiamo vivere questo tempo difficile in cui ci sentiamo sospesi. Ci chiediamo quanto durerà ancora questo tempo; e come sarà il tempo che verrà quando tutto sarà finito. Il virus ha spezzato il nostro andare avanti spensierato, forse inerte, il nostro modo di vivere di "prima". Il virus ci costringe quindi a fare i conti con l'entità più misteriosa della nostra esistenza, il tempo. «La natura del tempo resta il mistero forse più grande», scrive il fisico Carlo Rovelli in un suo libro di tre anni fa che si intitola appunto «L'ordine del tempo». E dunque: che cos'è il tempo?

Continua a pagina 2

**FINISCE L'ERA DEL CICLONE TRUMP, CHE PERÒ NON ACCETTA LA SCONFITTA
JOE BIDEN IL NORMALIZZATORE ELETTO PRESIDENTE: «ORA SERVE UNITÀ»**

**UN UOMO
TRANQUILLO**

Pioli e Bolognini
da pagina 3 a pagina 5

Joe Biden, 77 anni,
è il 46° presidente
degli Stati Uniti



DALLE CITTÀ

Bologna, su Instagram

**Truffati sul web
1.600 ragazzini
Cinque persone
arrestate**

Bianchi in Cronaca

Bologna, alle 18 al Dall'Ara

Oggi c'è il Napoli
Soriano e Orsolini
in Nazionale

Caniato, Giordano e Vitali nel QS

Bologna, basket serie A

**Sabato amaro
per Virtus
e Fortitudo**

Gallo e Selleri nel QS



Lea Pericoli: «Così portai lo stile nello sport»

**«Tennis, minigonne e pizzi
Le mie vittorie scandalose»**

Cutò alle pagine 18 e 19



L'addio commosso della band al suo batterista

**D'Orazio, amico per sempre
Era lui il ritmo dei Pooh**

Spinelli a pagina 23



BLUENERGY
casagreen

CAMBIA LA TUA VECCHIA CALDAIA E GODI SUBITO DELLA DETRAZIONE DEL 65%.

Info su: www.blueenergygroup.it

DOMENICA 8 NOVEMBRE 2020

IL SECOLO XIX

IL 35% DELLA SPESA RESIDUA LO POTRAI PAGARE ANCHE IN COMODE RATE.

Numero Verde **800 087 587**

* Per maggiori informazioni visita www.acs.enea.it o www.servizioclienti.acs.gov.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 266, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it **GNN**

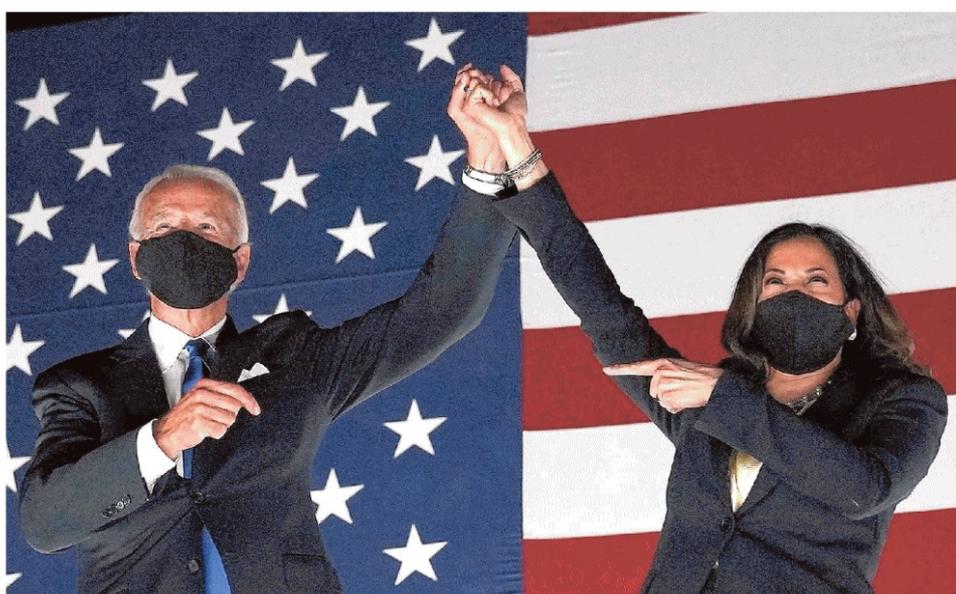
LA VITTORIA IN PENNSYLVANIA E NEVADA HA RISOLTO IN MODO DEFINITIVO IL DUELLO PER LA CASA BIANCA

È l'America di Biden

Il leader dei democratici è il 46° presidente eletto negli Stati Uniti: «Sono onorato di guidare questo grande Paese» Donald Trump non ammette la sconfitta, annuncia l'inizio di una battaglia legale e va a giocare a golf: «Non è ancora finita»

È stata la vittoria in Pennsylvania e in Nevada a dare la certezza che il 46° presidente degli Stati Uniti sarà Joe Biden: «Sono onorato - ha detto appena il verdetto è stato certo - di guidare questo grande Paese». Il suo avversario Donald Trump, nonostante tutto, si ostina a non ammettere la sconfitta e a ripetere: «Non è finita». Annuncia ricorsi e, nell'attesa di lasciare la Casa Bianca, è andato a giocare a golf.

SERVIZI / PAGINE 2-7



Joe Biden e Kamala Harris esultano. Il leader dei democratici è il nuovo presidente degli Stati Uniti e avrà come vice, per la prima volta, una donna

IL COMMENTO

FERDINANDO FASCE

LE TANTE PORTE CHE IL PATRIARCA DEVE RIAPRIRE

L'ARTICOLO / PAGINA 15

ROLLI



MONICA PEROSINO / PAGINA 5

Kamala Harris diventa la prima vice donna «Mi ispiro a Luther King»

GIANNI RIOTTA / PAGINA 7

Più fondi alla sanità e alla coesione sociale per ricucire gli States

STEFANO STEFANINI / PAGINA 7

Un asse con l'Europa per essere più duri contro le mire cinesi

LA DOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

La signora Ebe che crede a Trump per le troppe promesse tradite

L'ARTICOLO / PAGINA 15

IL MINISTERO POTREBBE METTERE SOLO GENOVA IN FASCIA ARANCIONE. TOTI: «PRONTI A UNA STRETTA PER TUTELARE I CITTADINI»

La Procura indaga sulla seconda ondata Sotto esame il piano ligure anti Covid

Gialla o arancione? La Liguria, che ieri ha contato 1.092 contagi, 35 morti e un leggero calo dei ricoveri negli ospedali, è in attesa di capire se, come e quando potranno cambiare libertà di movimento e aperture dei locali. E la Procura di Genova ha aperto un fascicolo per verificare la validità del piano anti Covid della Regione e i dati forniti per la classificazione del rischio.

SERVIZI / PAGINE 8-13

RISTORI, TUTTE LE REGOLE

LA GUIDA A BENEFICI ESERCIZI

DOMANI GRATIS CON IL SECOLO XIX

L'ANALISI

MASSIMILIANO PANARARI

LA POLITICA NOTTURNA DEL GOVERNO

L'ARTICOLO / PAGINA 15

AURUM ORO

OPERAZIONE PROFESSIONALE IN UNO DEI PUNTI AUTORIZZATI DELLA BANCA TRUPLA

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

IERI BLUCERCHIATI SCONFITTI E AQUILOTTI STELLARI. OGGI ALLE 15 IL GENOA OSPITA LA ROMA

Samp distratta in difesa Il Cagliari non perdona: 2-0

Qualche disattenzione di troppo in difesa, un'espulsione evitabile di Augello, un calcio di rigore segnato da Pedro e uno scatto bruciante di Nandez hanno messo ko i blucerchiati volati in Sardegna con altre ambizioni e costretti da un Cagliari robusto e ordinato a subire una sconfitta che brucia.

L'INVIATO FRECCERO E BASSO / PAGINE 44 E 45



Uno Spezia scintillante travolge il Benevento: 0-3

Un palo di Lapadula è stato l'unico brivido che il Benevento ha fatto correre allo Spezia. Da quel momento, gli aquilotti di Italiano hanno ricamato una prestazione brillante per il gioco e con tanta sostanza: tre gol, uno di Pobega e una doppietta di Nzola, hanno messo al tappeto la squadra di Pippo Inzaghi.

L'INVIATO ARDITO / PAGINA 47



LOST & FOUND DOMESTIC OUTLET

DA 35 ANNI TRASMETTIAMO FIDUCIA

APERTO TUTTI I GIORNI ANCHE LA DOMENICA

CONSEGNAMO E RITIRIAMO IN 24 ORE A CASA VOSTRA GRANDI E PICCOLI ELETTRODOMESTICI IN TUTTA SICUREZZA SANITARIA

Oggi APERTI

Scopri tutte le nostre Offerte in negozio o contattaci telefonicamente!

Genova Via Giovanni Torti, 178R Tel. 010 868 0360 - morenolosi3@gmail.com





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tavola con
Chiara Valerio
LA TECNOLOGIA
CAMBIA LE STORIE
OGGI NETFLIX
RICORDA DUMAS

Paolo Bracco - a pag. 8



EDISON
DIVENTIAMO L'ENERGIA
CHE CAMBIA TUTTO.

Caso Calabria: nuovo commissario per la Sanità — p.6

Fuori dalla zona rossa dopo 15 giorni di miglioramento — p.6

Chiarimenti su nonni e seconde case — p.6

domenica

Momenti fatali
Quei Padri pellegrini adulteri e birichini

di Luigi Samplero
— a pagina 7



Andrea Zanzotto
Un sublime ceramista inedito

di Nicola Gardini — a pagina 7

Archeologia
Il lungo viaggio della dea Ishtar

di Paolo Matthiae — a pag. XIV

lifestyle

Design
Tra materiali e creatività l'inedito è questione di chimica

di Giovanni Mancini — a pag. 18



lunedì

La guida rapida Saldo Imu e novità dei Dl Ristori

Crisi Covid, ecco gli aiuti per le attività bloccate

Ristori bis. Di da 2,8 miliardi. Sostegni doppi anche per alberghi e agenzie di viaggio. L'elenco dei settori ammessi agli indennizzi

Ultimi ritocchi al testo del decreto Ristori-bis. Nella sua ultima versione, che vale 2,8 miliardi in termini di saldo netto, prende forma l'elenco delle attività aiutate, che estende l'indennizzo doppio e il credito d'imposta sugli affitti ad alberghi, agenzie di viaggio e tour operator. Un fondo da 80 milioni per lo sport dilettantistico sarà gestito da Palazzo Chigi. Arriva anche la norma sulla

trasparenza dei numeri del contagio: i dati del monitoraggio saranno pubblicati ogni settimana, e alle regioni serviranno 15 giorni di rischio ridotto per passare dall'area rossa all'arancione o dall'arancione alla gialla. In zona rossa sospensione delle tasse alle partite Iva soggette Iva anche senza perdita di fatturato. **Mobili, Parente, Negri, Trovati** — alle pagine 4 e 5

LO SPETTRO DEI DEFAULT

Lo sport italiano batte cassa: 400 milioni per la sopravvivenza

Marco Bellinazzo — a pag. 17



Lo speciale
Il coraggio del futuro: così riparte l'Italia

— Servizi alle pagine 9-12



L'intervista
Piovesana: «Il rilancio arriverà dall'impresa»

Nicoletta Picchio — a pag. 7

ELEZIONI PRESIDENZIALI



L'America ha scelto Biden

Presidente eletto. Joe Biden ha avuto dalla Pennsylvania i voti della vittoria

IL PROGRAMMA
Pandemia, aiuti e clima nuove priorità

LA RISPOSTA
Trump resiste e non riconosce la sconfitta



Presidente uscente. Donald Trump: «Queste elezioni non sono ancora finite»

Barlaam, Longo, Tramballi e Valsania — alle pagine 2 e 3

DOPO IL VOTO

STATI UNITI, COSA C'È DIETRO L'ANGOLO

di Sergio Fabbrini

Nessuna elezione nazionale ha mai attirato l'attenzione del mondo intero come quella americana di martedì scorso. Nonostante le sue difficoltà, la vicenda interna dell'America continua ad essere al centro del sistema internazionale. Per questo motivo, occorre capire ciò che sta avvenendo e, soprattutto, cosa potrà avvenire nell'altra sponda dell'Atlantico dopo la sofferta vittoria di Joe Biden. Il mio argomento è che la polarizzazione della società americana è stata positivamente incanalata attraverso le elezioni, ma il sistema elettorale-partitico è destinato ad alimentarla. Una brutta notizia per l'Europa. Mi spiego.

Pur in presenza di una pandemia che ha ucciso (per ora) 237 mila persone, ben 160 milioni di americani hanno votato martedì scorso (ai seggi, con voto anticipato o attraverso il voto postale). Essi rappresentano il 67 per cento degli elettori potenziali (eligible voters), una percentuale mai raggiunta negli ultimi 120 anni. Secondo gli osservatori dell'OSCE, che hanno monitorato la partecipazione elettorale, non si sono verificati casi di brogli, inefficienze o disordini. Secondo Lawrence Norden e Derek Tisler (su Foreign Affairs), gli stati e le contee si sono organizzati adeguatamente per prevenire affollamenti ai seggi, che avrebbero minacciato la salute pubblica. Non vi sono evidenze di intromissioni di "soggetti stranieri" nel processo elettorale, né di hackraggi che abbiano avuto successo. Il ritardo nella comunicazione dei risultati è dovuto ai diversi regolamenti statali per il conteggio dei voti anticipati o per posta. I risultati elettorali in Pennsylvania, Nevada e Florida sono giunti tardi perché i loro legislativi statali avevano proibito quel conteggio prima della chiusura dei seggi (mentre la Florida, ad esempio, aveva deciso diversamente).

— Continua a pagina 8

Cosa serve per fermare la corsa dei debiti statali

INCHIESTA

Per gestire l'eredità del Covid sarà necessario un mix di misure

Tra poche certezze che abbiamo nell'era della grande incertezza, una spicca fra tutte: il Covid lascerà il mondo sotto una montagna di debiti. Quelli delle imprese, ma anche quelli contratti dagli Stati per sostenere le famiglie e le imprese. Per ridurli davvero, dopo la pandemia, serve un mix di fattori che abbiamo analizzato con numerosi esperti.

Longo e Pesole — a pag. 13

3

I cantieri stradali aperti su 16 opere sbloccate

Strade
Opere sbloccate, cantieri chiusi

Giorgio Santilli — a pag. 14

LETTERA AL RISPARMIATORE

SIT vuole crescere in Inghilterra

Vittorio Carlini — a pag. 15

MACROAREE

COSÌ COVID CAMBIA IL COMMERCIO

di Marcello Minenna

In un momento di incertezza massima per l'economia mondiale, una seconda ondata di stimoli fiscali in Europa ed oltreoceano è sicura, indipendentemente dal risultato delle elezioni USA. Le parole del capo-economista Gopinath del Fondo Monetario Internazionale, che ha auspicato una risposta fiscale "all'altezza della sfida" sono una benedizione della prima istituzione finanziaria sovranazionale ad una crescita della spesa pubblica.

D'altronde la violenza della seconda ondata pandemica in Occidente e l'adozione di un nuovo round di lockdown non lasciano spazio all'immaginazione: le economie sviluppate subiranno una nuova contrazione economica in pochi mesi.

— Continua a pag. 15



ROBERTO COIN

SAUVAGE PRIVÉ COLLECTION



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Domenica 8 novembre 2020
Anno LXXVI - Numero 309 - € 1,20
San Goffredo di Amiens

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 Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

IL CASO INCREDBILE DELLA CALABRIA

Il governo finisce in zona rossa

Silurato il commissario alla sanità nominato da Conte
Ma la colpa è di Palazzo Chigi

Speranza messo sotto accusa dall'ex ministra Giulia Grillo
«Non ha risposto a Cotticelli»

Jole Santelli prima di morire aveva scritto al premier
«Esautorati per le cure Covid»

Il Tempo di Osho

Biden nuovo presidente Usa. Ma non per Trump



Di Corrado alle pagine 10 e 11

DI FRANCESCO STORAGE

Chissà com'è la faccia di Jole Santelli, lassù. Osserverà incredula quella Calabria tenacemente conquistata prima di salire in cielo, e che ora è stata volutamente riverniciata di rosso dallo Stato. Quella maledizione targata Covid è stata aggravata da comportamenti irresponsabili che hanno reso la regione ostaggio delle varie follie istituzionali. Nulla è normale, tutto è grottesco, in questa incredibile storia di sanità più romana che calabrese. (...)

Segue a pagina 6

Governo e Regioni nel caos

L'ultimo pasticcio sui numeri del Covid

DI ALBERTO DI MAJO

I governatori continuano a protestare ma, in alcuni casi, hanno trasmesso dati incompleti, il ministro della Sanità Roberto Speranza prova a spiegare, senza riuscirci, perché alcune Regioni siano state classificate rosse e altre, con parametri che appaiono peggiori, gialle. (...)

Segue a pagina 3

Colloquio con Carlo Verdone

«Il cinema è fermo Ma io ho tanti ricordi e scrivo un libro»



Bianconi a pagina 27

Ancora ritardi nei risultati dei tamponi per l'azienda sanitaria della provincia di Roma Nel Lazio la Asl continua a perdersi positivi

Capienza oltre il 50%
Bus pieni nella Capitale
Ecco i pullman privati

Magliaro a pagina 16

... Ancora protesta sui contagiati «dimenticati» dall'Asl Roma 5, che «rassicura che il dato di circa 800 referiti non precedentemente comunicati alle istituzioni è stato riallineato». Ma nei 70 Comuni, invece, si parla di 1.151 contagiati «a loro insaputa». Quindi ci sono altri 150 cittadini positivi «fantasma».

Sbraga a pagina 14

Verso il Campidoglio
Calenda sindaco
Che scherzo da prete

Bisignani a pagina 9

la **S** TORACIATA

Renzi e soci indagati. Finalmente i grillini scoprono la virtù del garantismo e tacciono

PEGASO
Università Telematica

La distanza che ci unisce

“Dietro ogni problema c'è un'opportunità.” Galileo Galilei

Impegna al meglio il tuo tempo, investi sulla tua formazione. Studia online dove vuoi e quando vuoi con la migliore formazione universitaria online d'Italia.

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

www.unipegaso.it 800.185.095

Il diario di Maurizio Costanzo

Come si legge nelle Disposizioni del Governo, per arginare i contagi da Covid, si viene a sapere di Regioni diversamente colorate: rosso, verde, eccetera. Si trovano avvantaggiati i daltonici, quelli cioè che per nascita non riconoscono i colori. Se, perciò, un daltonico viene fermato in zona diversa da quella di appartenenza, può sempre dire: “Mi dispiace, non so riconoscere i colori. In che colore sto adesso?”. Un modo come un altro, questo, per sdrammatizzare in una stagione difficile, che più difficile non si può. Mi raccomando, non fate i furbi e, se non siete daltonici, non bluffate.

LA NAZIONE

DOMENICA 8 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Poco gioco e squadra senza idee

Fiorentina, che noia Pareggio a Parma: Iachini resta in bilico

Chirichigno, Galli, Giorgetti e Marchini nel Qs



Firenze, con Boschi e Lotti

Renzi indagato sul caso Open «Ma è assurdo»

Servizi alle p. 14 e 15 e in Cronaca

ristora
INSTANT DRINKS

Guida anti Covid: ecco cosa si può fare

Il governo pubblica le risposte ai dubbi dei cittadini. Sì alla passeggiata col cane, libero accesso alle seconde case nelle zone gialle. La raccomandazione più difficile da accettare: nipotini lontani dai nonni. Saltano i mercatini di Natale e forse anche i cenoni

Servizi e **Noto**
da p. 7 a p. 11

La politica prima e dopo il Covid

Se il virus sovrverte le gerarchie

Agnese Pini

Bizzarri i nostri tempi. Nel pieno della settimana più convulsa di questa seconda ondata pandemica, due notizie che per una volta nulla hanno a che fare col Covid segnano uno spartiacque simbolico tra un prima e un dopo della nostra politica. Martedì l'ingresso in carcere di Denis Verdini. Ieri l'iscrizione nel registro degli indagati di Matteo Renzi, insieme all'entourage per brevità noto alle cronache col nome di Giglio Magico. Bizzarri, dicevo, i nostri tempi. Ho pensato che se queste due notizie abbastanza clamorose fossero state retrodatate a un anno fa, avrebbero fatto molto più rumore rispetto a quel fiacco senso di straniamento che provocano oggi.

Continua a pagina 12

FINISCE L'ERA DEL CICLONE TRUMP, CHE PERÒ NON ACCETTA LA SCONFITTA JOE BIDEN IL NORMALIZZATORE ELETTO PRESIDENTE: «ORA SERVE UNITÀ»



Joe Biden, 77 anni, è il 46° presidente degli Stati Uniti

Pioli e Bolognini
da pagina 3 a pagina 5

DALLE CITTÀ

Firenze

Rsa, impennata di contagi «Gli operatori sono allo stremo»

Ulivelli in Cronaca

Firenze

«Mio figlio a casa senza lezioni per più di un mese»

Baldi in Cronaca

La confessione

All'interno il racconto di Marco Vichi



Lea Pericoli: «Così portai lo stile nello sport»

«Tennis, minigonne e pizzi Le mie vittorie scandalose»

Cutò alle pagine 18 e 19



L'addio commosso della band al suo batterista

D'Orazio, amico per sempre Era lui il ritmo dei Pooh

Spinelli a pagina 23



SCARPA
SHOP ONLINE



MOJITO ROCK
THE ORIGINAL.

la Repubblica

SCARPA
SCARPA.NET



MOJITO ROCK
THE ORIGINAL.

Fondatore *Eugenio Scalfari*



Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 45 - N° 265

Domenica 8 novembre 2020

L'Espresso

Oggi con *L'Espresso* e libro "Italia in giallo" in Italia € 2,50



STATI UNITI 2020

BIDEN HARRIS

**Gli Usa voltano pagina, sfrattato Trump
Il nuovo presidente: "Ora serve unità"
Per la prima volta una donna come vice**

Lo sconfitto non riconosce la vittoria dei democratici
Da New York a Los Angeles, grande festa nelle strade

Il commento

L'antidoto al populismo

di **Maurizio Molinari**

Spinto da almeno 75 milioni di voti, Joe R. Biden Jr è stato eletto 46° presidente degli Stati Uniti sfrattando dalla Casa Bianca Donald Trump, ridisegnando la mappa politica nazionale e dimostrando che il populismo può essere sconfitto nelle urne: la sua prima missione è riunificare l'America ma lo attende anche la sfida di riconquistare la leadership dell'Occidente.

● continua a pagina 35

La missione di una squadra bipartisan

di **Federico Rampini**
● alle pagine 6 e 7

Così Kamala lavorerà alla Casa Bianca

di **Alberto Flores d'Arcais**
● a pagina 8

Il giorno della speranza e dell'orgoglio

di **Yascha Mounk**
● alle pagine 12 e 13

Walzer "La svolta sarà sull'ambiente"

di **Anna Lombardi**
● a pagina 15

L'editoriale

Quei libri che hanno fatto la Storia

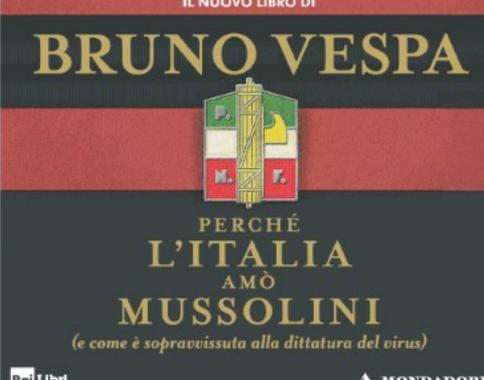
di **Eugenio Scalfari**

Mi è capitato in questi giorni di ripassare i libri che stanno nei miei scaffali. Non sono libri moderni nel senso cronologico della parola e neppure libri antichi. Quelli di cui parlo hanno accompagnato la mia lettura insieme ai miei anni fino ad arrivare ai tempi di oggi. Mi è venuta la voglia di fare un elenco che sviluppi pensieri e sentimenti. In fondo sono i libri che più mi hanno influenzato. Li nomino un po' in disordine ma l'essenziale è la loro importanza personale.

● continua a pagina 35

IL NUOVO LIBRO DI

BRUNO VESPA



PERCHÉ
**L'ITALIA
AMÒ
MUSSOLINI**
(e come è sopravvissuta alla dittatura del virus)

Rai Libri MONDADORI

Contagi verso quota 40 mila

Brusaferrò: le nostre scelte non guidate dalla politica

di **Giuliano Foschini e Fabio Tonacci**

Tornato a Udine per un sabato in famiglia, Silvio Brusaferrò si lascia andare a un moto di fiducia. «Già dalla prossima settimana speriamo di vedere miglioramenti negli indicatori dell'epidemia». Il presidente dell'Istituto superiore di sanità tiene a ribadire: «Le valutazioni del rischio regionale non sono pagelle, ma strumenti tecnici. Nella nostra cabina di regia non si fa politica».

● alle pagine 20 e 21
con i servizi di **Amato, Bocci, Candito, Ciriaco Cuzzocrea, Dusi, Petri, Vitale e Zanino**
● da pagina 20 a pagina 25

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



Ciao Stefano, noi Pooh ti volevamo abbracciare

MARINELLA VENEGONI - P. 28



RED CANZIAN

Fuori c'è il sole ma oggi sembra innaturale, fuori posto. Stefano, il mio compagno di una vita, sul palco e nell'anima, se n'è andato, strappato da quel nuovo nemico chiamato Covid-19. -PP. 28-29

MotoGp Marini alla Ducati Vale sfida suo fratello

MATTEO AGLIO - P. 35



BLUENERGY CAMBIA LA TUA VECCHIA CALDAIA E GODI SUBITO DELLA DETRAZIONE DEL 36%.

LA STAMPA

DOMENICA 8 NOVEMBRE 2020

IL 35% DELLA SPESA RESIDUA LO POTRAI PAGARE ANCHE IN COMODE RATE: 800 087 587

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N.307 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN

L'EDITORIALE

IL 25 APRILE DELL'AMERICA E DEL MONDO

MASSIMO GIANNINI

L'incredibile e interminabile viaggio al termine della notte è dunque finito. "Sleepy Joe" si è svegliato, e con uno scatto finale in Pennsylvania ha impedito che il grande Sogno Americano si trasformasse in un incubo.

Biden ha vinto, e questa è la notizia più importante. Lo sappiamo, l'abbiamo ripetuto più volte: per età, per carattere, per carisma, il vicepresidente di Obama non era il candidato ideale.

CONTINUA A PAGINA 27 FRANCESCO SEMPRINI E ALTRI SERVIZI - PP. 4-15

IL NUOVO PRESIDENTE ELETTO



Biden-Harris, gli Stati Uniti

Kamala prima vicepresidente donna. Trump non riconosce la sconfitta

UNA TASK FORCE CONTRO IL VIRUS

Subito la sfida al Covid "Ora curiamo le ferite"

PAOLO MASTROLILLI INVIATO A WILMINGTON

Un carnevale in piazza, per dimenticare un incubo, tipo quelli che si vedono nei Paesi autoritari quando crollano le statue dei dittatori.

IL PAESE RIPRENDE IL CAMMINO DEI DIRITTI

Joe il pacificatore un cattolico dopo JFK

GIANNI RIOTTA NEW YORK

L'elezione del presidente democratico Joseph Robinette Jr., 46° da George Washington al XXI secolo, e della vice Kamala Devi Harris, è stato giorno di festa negli Usa.

FESTE E CARSELLI DI AUTO IN MOLTE PIAZZE

Folla liberal in strada "La guerra è finita"

SIMONA SIRI NEW YORK

La prima è stata la Cnn poco prima delle 11. Poi è arrivata Msnbc. Ultima, con 5 minuti di ritardo, è stata Fox News.

LE INTERVISTE

L'ECONOMISTA CONSIGLIERE DI GUTERRES

Sachs: diseguglianze vera priorità globale

-P. 10

IL POLITOLOGO VICINO A OBAMA

Kupchan: l'Europa si faccia sentire

-P. 11

L'EMERGENZA PANDEMIA, 40 MILA CONTAGI

Il governo alle Regioni: no a ordinanze fai da te

IL REPORTAGE

NELLA PRIMA ZONA ROSSA SOLO 3 MALATI

Ritorno a Codogno "Qui il lockdown non serve a niente"

MONICA SERRA - P. 19

LA POLEMICA

LE DONNE SENZA SPAZIO PUBBLICO

DONATELLA DI CIESARE

Si può rimproverare alle donne di essere afasiche? - P. 27

IMPORTANTE E SERIA ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA Barolo | Brunello Barbaresco Whisky Macallan | Samaroli Champagne

NOBIS ASSICURAZIONI www.nobis.it



Il Piccolo

Trieste

D'Agostino pronto al bis in Porto: «Trieste oggi è riferimento mondiale»

Domani scade il mandato del presidente dell' Authority. In attesa della conferma, che pare scontata, proroga di 45 giorni

DIEGO D' AMELIO

trieste Sei anni vissuti di corsa e il primo mandato da presidente che scade domani. Zeno D' Agostino attende che il ministero dei Trasporti deliberi lo scontato bis alla guida dell' **Autorità portuale** di Trieste. Lo scalo esce trasformato dalla gestione del manager veronese, che ha appena portato a casa l' accordo tra Piattaforma logistica e Porto di Amburgo. Da una parte, la previsione di far arrivare Trieste a due milioni di container in dieci anni, grazie alla costruzione del Molo VIII. Dall' altra, il radicale mutamento di scenario geopolitico per un porto indicato quale terminale adriatico della strategia cinese della nuova Via della Seta: e D' Agostino ammette il rafforzamento dei contatti con la diplomazia Usa, ipotizzando il tramonto dei rapporti col Dragone. **Prima commissario, poi presidente. Com' è cambiato il porto in sei anni?** Sono reduce dall' importante conferenza internazionale del gruppo Reinventing Bretton Woods: nel panel sui trasporti sono quello che ha parlato di Trieste meno di tutti. Mi sono reso conto di quanto Trieste sia punto di riferimento del dibattito sulla logistica mondiale. Il porto ha fatto un salto di qualità, di volumi e di affaccio internazionale. Ma la cosa che mi piace di più è la crescita del numero di lavoratori: il vero interesse pubblico è la crescita della "comunità porto". **Quali i momenti più significativi e quale il più difficile?** Quando abbiamo velocizzato i traffici dei treni con la manovra unica di Adriafer. Quando abbiamo approvato il piano regolatore, che ha sbloccato il cantiere della Piattaforma. E la creazione dell' Agenzia del lavoro, con i portuali che uno a uno sono venuti fino a notte a firmare il contratto stabile. Poi le nuove concessioni: gli accordi con l' Ungheria e Amburgo. Il momento più duro è stata la morte di Roberto Bassin: quando muore un lavoratore ti passano mille pensieri in testa. Il mandato scade domani. **Roma vuole il rinnovo e lei?** Lei me l' ha già chiesto al rientro dopo la decadenza decisa dall' Anac (ride, ndr). Avevo detto di sì davanti a molti testimoni e non me lo rimangio. **Quando sarà ufficiale?** Non so. Scattano comunque 45 giorni di proroga in caso la nomina non arrivi nei tempi. **Il segretario generale Sommariva si è candidato anche lui per presiedere un porto: si romperà la coppia d' oro?** Mario merita un ruolo apicale. Ha grande professionalità, capacità e umanità: Trieste subirebbe un danno, ma Sommariva ha tutto il mio sostegno.



D'Agostino pronto al bis in Porto: «Trieste oggi è riferimento mondiale»

Domani scade il mandato del presidente dell' Authority. In attesa della conferma, che pare scontata, proroga di 45 giorni

Agostino - Sono reduce dall' importante conferenza internazionale del gruppo Reinventing Bretton Woods: nel panel sui trasporti sono quello che ha parlato di Trieste meno di tutti. Mi sono reso conto di quanto Trieste sia punto di riferimento del dibattito sulla logistica mondiale. Il porto ha fatto un salto di qualità, di volumi e di affaccio internazionale. Ma la cosa che mi piace di più è la crescita del numero di lavoratori: il vero interesse pubblico è la crescita della "comunità porto".

Quali i momenti più significativi e quale il più difficile? Quando abbiamo velocizzato i traffici dei treni con la manovra unica di Adriafer. Quando abbiamo approvato il piano regolatore, che ha sbloccato il cantiere della Piattaforma. E la creazione dell' Agenzia del lavoro, con i portuali che uno a uno sono venuti fino a notte a firmare il contratto stabile. Poi le nuove concessioni: gli accordi con l' Ungheria e Amburgo. Il momento più duro è stata la morte di Roberto Bassin: quando muore un lavoratore ti passano mille pensieri in testa. Il mandato scade domani.

Roma vuole il rinnovo e lei? Lei me l' ha già chiesto al rientro dopo la decadenza decisa dall' Anac (ride, ndr). Avevo detto di sì davanti a molti testimoni e non me lo rimangio.

Quando sarà ufficiale? Non so. Scattano comunque 45 giorni di proroga in caso la nomina non arrivi nei tempi.

Il segretario generale Sommariva si è candidato anche lui per presiedere un porto: si romperà la coppia d' oro? Mario merita un ruolo apicale. Ha grande professionalità, capacità e umanità: Trieste subirebbe un danno, ma Sommariva ha tutto il mio sostegno.

Il Piccolo

Trieste

Che succederà in porto a causa del Covid? La pandemia ha mandato in sofferenza il petrolio. I container tengono e c'è addirittura un'ottima prestazione dei ro-ro dalla Turchia. Meglio che altrove, dove ci sono anche problemi di occupazione. Gli sviluppi sono imprevedibili, ma il tema è la relazione tra Europa ed Est: Far, Middle e South East. Se c'è una rilocalizzazione dell'industria tutta interna all'Est del mondo, la rotta per approvvigionare l'Europa passerà ancora da noi. E la ricollocazione potrebbe perfino favorirci: col Porto franco potremmo attirare aziende e, in tanta instabilità, abbiamo la certezza del network ferroviario, che continua ad attraversare i confini, mentre il trasporto su gomma è in difficoltà. **È entrato nella classifica dei top 100 manager italiani di Forbes. Cosa significa?** L'orgoglio è che in un mondo in mano alla componente privata, c'erano solo due esponenti di istituzioni pubbliche. Dopo la momentanea decadenza decisa dall'Anac, è partita una rivolta cittadina. **Si sarebbe aspettato di diventare una specie di totem?** Proprio no. Di solito i manager sono riconosciuti da chi sta sopra, ma è partito una specie di plebiscito da chi sta sotto. **Piace ai giallorossi e ai sovranisti. Come si fa?** Se sei sempre innovativo, vai oltre la gestione dell'esistente, che la politica conosce e su cui si divide. E trovi consenso. Tranne in Forza Italia... Sembra una cosa personale. Non sono io che non vado d'accordo con loro. Cosa significa l'arrivo di Hhla? Amburgo vuole aggredire logisticamente l'Europa anche da Sud. È la nostra stessa visione. La Via della seta commerciale non è la Belt and Road politica della Cina, ma un corridoio commerciale che esiste da sempre. Si teorizza che possa essere gestita dall'Europa e c'è un tentativo pratico di farlo a Trieste. L'accesso da Sud è vantaggioso per i tedeschi, che con il cambiamento climatico vedranno ridursi la portata degli scali fluviali. Amburgo ha capacità di pianificazione: quella che dovremmo avere in Italia, tanto più dopo il Covid. **Somiglianze fra i due porti?** La forte propensione alla ferrovia e all'intermodalità: questo ha guidato la scelta di Amburgo. La vocazione tecnologica e ambientale su cui Trieste si sta rafforzando e il tema sociale: i lavoratori sono considerati importanti. **Su Porto vecchio Hhla può dare una mano vista l'esperienza fatta ad Amburgo?** Potrebbero avere delle idee e non è solo suggestione. China Merchants offriva più di Hhla per la Piattaforma. **La firma coi tedeschi l'ha imposta il governo italiano?** Le scelte sono dei privati e l'Autorità non ha ruolo. Il governo era presente alla firma con un ministro importante, che ha fatto capire le intenzioni su questo investimento (Patuanelli ha parlato di segnale agli Stati Uniti per rinsaldare i rapporti incrinati ai tempi del Memorandum con la Cina, ndr). **China Merchants tenterà di acquisire una quota di minoranza della Piattaforma?** Penso di no. Le relazioni con la Cina oggi sono presidiate a livello globale e difficili da condurre.

Il Piccolo

Trieste

Succedono cose importanti a Washington: vedremo. **Che ne è del Memorandum con Pechino? Affossato dalla scomunica Usa a Cccc?** Con Cccc si sta riaprendo il dialogo sull' export di vino, ma su parte ferroviaria e interporto di Kosice non credo si possa più muovere nulla. Quanto alle parole di Pompeo, io rispondo al governo italiano e sarà Roma a darmi indicazioni. **È vero che l' Ambasciata americana ha fatto due visite riservate in porto nel 2020?** Sono venuti a conoscerci, a capire le potenzialità del Porto franco. E devo dire che non erano molto informati. In Usa non ci sono soggetti importanti sui container: gli americani sono interessati all' energia e il nostro è un porto importante per l' Europa da questo punto di vista. Gli Usa pensano a petrolio e gas ma non ci sono ancora progetti specifici. Dove sono Italia e Ue? In Europa finora non c' è stata capacità strategica. Penso però che la riflessione su un ruolo attivo stia prendendo piede nei governi: nei prossimi anni l' Ue avrà un approccio più intelligente, a prescindere dalle pressioni da Est e Ovest. A proposito di Europa, cosa significa inserire Trieste nel network di Hhla? Non era scontato che il Nord Europa prendesse coscienza dell' esistenza di un baricentro per l' ingresso delle merci da Sud. Rivoluzione copernicana, che apre possibilità per tutti i porti mediterranei. Per Trieste si aprono grandi opportunità e ricordiamo che abbiamo già i danesi di Dfds, che hanno voluto una base logistica meridionale. Queste operazioni ne attireranno altre, speriamo anche sul fronte industriale. Amburgo promette 300 mila container in un anno difficile come il prossimo...Una cifra alta. Valuteremo i piani che ci presenterà il concessionario della Piattaforma. Ora abbiamo avuto il collaudo statico e ringrazio l' ingegner Elisi. A parte i passaggi interni a Plt (riassetto delle quote e nuovo cda, ndr), ora arriveranno le proposte di Hhla in merito al Molo VIII. Saranno Cosco, Cma Cgm ed Evergreen a portare container sulla Piattaforma? Vedremo che accordi ci saranno fra terminalista e compagnie. Ma lì non si movimenteranno solo container. Ci sarà concorrenza col Molo VII? A che punto è la trattativa sul rinvio dell' allungamento con Tmt (Msc)? La concorrenza va stimolata dalle **Autorità** portuali per evitare monopoli. Anche la presenza di Capodistria è di stimolo e il Molo VII vince da anni la competizione. Sull' allungamento ci sono contratti che l' **Autorità** deve far rispettare a garanzia del bene pubblico, ma è interesse pubblico anche che la società concessionaria continui a operare bene come sta facendo. C' è la possibilità di un accordo : siamo in un anno eccezionale e la finanza non aiuta chi vuole investire. Quando vedremo il primo lotto del Molo VIII? Domani. Non abbiamo ancora concessione e progetto. Parliamone fra qualche mese. Ottimista sul percorso di riconversione della Ferriera? Certo. Si sta a già lavorando. L' arrivo di Hhla non fa che accelerare il processo e alimentare il bisogno di posti di lavoro. Il piano prevede 500 assunzioni a fronte di 500 milioni privati per il terminal a Servola e il primo lotto del Molo VIII. Tanta spesa, poca resa? Con 500 milioni si creano le basi per connettere il territorio al mondo. I risultati si valuteranno nel raggio di cento chilometri e dieci anni: l' obiettivo è movimentare 2 milioni di container in tutto il porto (oggi sono meno di 800 mila, ndr) e ciò crea grandi possibilità di insediamenti industriali. Anche senza il Porto franco? Barilla è arrivata senza. La logistica fatta bene è sufficiente a creare insediamenti, ma il mio porto del futuro

Il Piccolo

Trieste

o è un grande polo logistico e industriale che si alimenta anche con l'extradoganalità. C'è da superare la visione del Mef, ma c'è ormai comunanza di visioni nella politica ed è un grande risultato che sia stato il premier Conte a parlare di Porto franco. Quando si chiude l'ingresso di Duisport nell'Interporto? Stiamo definendo le ultime questioni giuridiche e ringrazio Friulia. Si parla molto di container. E i ro-ro dalla Turchia? Non ci sono distinzioni. Sommando container e ro-ro facciamo 1,3 milioni di Teu: questa è la vera dimensione del porto. Dfds attende l'antitrust turco per acquisire anche il terminal del Molo VI: una razionalizzazione importante. Come procede il rafforzamento della ferrovia? Abbiamo inserito anche l'avvio della progettualità della nuova stazione di Servola. È partito il dialogo con Rfi. Intanto ha presentato al governo proposte nell'ambito del Recovery Fund. Arriveranno risorse? Le priorità sono quelle della salute, ma a Roma Trieste è considerata ormai un obiettivo su cui indirizzare un grande progetto di investimento pubblico ed è quello che conta. Il nostro piano ha tanti punti, ma la priorità è la parte energetica: il porto è in città, le navi creano emissioni ed elettrificare le banchine è fondamentale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

il profilo

Il manager arrivato come commissario nel febbraio 2015

Zeno D'Agostino è arrivato a Trieste il 24 febbraio 2015 come commissario dell' Authority dopo il regno di Marina Monassi. Un outsider arrivato a Trieste dall' Interporto Quadrante Europa di Verona. La carriera di D' Agostino, nato a Verona il 3 gennaio 1968, inizia con un lavoro ai Magazzini generali di Verona dove rimane per otto anni, tra il 1988 e il 1996, prima di riprendere gli studi universitari a Padova, facoltà di Scienze politiche, indirizzo economico. Dopo la laurea comincia la carriera universitaria come docente a contratto con gli insegnamenti di Economia e gestione d' impresa e poi di Logistica. Parallelamente avvia anche un' attività di consulenza. Viene chiamato a Napoli e tra 1999 e 2003 opera all' interno dell' Agenzia regionale della logistica. Tra 2003 e 2011 è amministratore delegato di Logica, il nome che ha assunto l' Agenzia regionale campana; e tra 2009 e 2011 ricopre il ruolo di segretario generale dell' **Autorità portuale** di Napoli. Nel febbraio 2011 diventa direttore generale dell' Interporto di Bologna. Nel 2013 ritorna a Verona come dirigente della sezione Sviluppo dell' Interporto Quadrante Europa di Verona. Infine l' arrivo a Trieste: prima commissario e, dal 9 novembre 2016, presidente del Porto.



Il Piccolo

Trieste

la firma all' intesa

Punti franchi e progetti: accordo operativo con l' Agenzia Dogane

TRIESTE Firmato un protocollo d' intesa tra l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, per incrementare la competitività del porto di Trieste e per sottolineare, ancora di più, il ruolo internazionale dello scalo. «Una collaborazione a 360 gradi, quella che stiamo portando avanti con l' Agenzia delle Dogane e il direttore generale Marcello Minenna - commenta Zeno D' Agostino, presidente dell' Authority di Trieste - che si focalizza su temi strategici e temi più operativi. Da un lato lo sviluppo e la piena valorizzazione dei punti franchi, perno del nostro **sistema portuale**, dall' altro l' introduzione di importanti progetti di sviluppo anche all' estero con l' obiettivo di essere sempre più competitivi e innovativi». È stato previsto un tavolo tecnico permanente finalizzato a incrementare attività di interesse comune. In agenda anche la programmazione e la realizzazione di progetti volti a far dialogare piattaforme logistiche con i corridoi doganali, anche tra stati membri Ue, e il sostegno ad azioni collegate all' evoluzione delle aree portuali, retroportuali, degli interporti e delle aree industriali. --



Il Piccolo

Trieste

FORUM CON LE IMPRESE DEL SETTORE ENERGIA: la relazione di agrusti

Confindustria Alto Adriatico: piano per l' addio al carbone

Dalla riconversione della centrale termoelettrica di Monfalcone fino alla elettrificazione delle banchine del porto di Trieste: tutti i progetti in campo

LORENZO DEGRASSI

TRIESTE Sostenibilità, decarbonizzazione, transizione energetica, uso efficiente delle risorse, nuove infrastrutture sostenibili. Confindustria Alto Adriatico scende in campo sui nodi della transizione energetica e ambientale del Friuli Venezia Giulia. Una ventina di imprese dell' Associazione aderenti alla filiera dell' energia si sono confrontate a **Trieste** in forma ibrida online nella sala del consiglio di AcegasApsAmga. «Il ruolo di Confindustria è quello di contribuire attivamente alla definizione delle politiche a livello europeo e nazionale, per accompagnare le imprese italiane verso la transizione energetica - ha affermato Michelangelo Agrusti, presidente di Confindustria Alto Adriatico - noi dobbiamo agevolare un cambiamento culturale affinché quello della sostenibilità diventi un approccio condiviso dalle imprese, che rappresentano il volano di sviluppo per il Paese. La sostenibilità non è una moda - ha sottolineato Agrusti -, ma un modo per rispondere alle sfide poste dal mercato di oggi e domani». Sono quattro in particolare i progetti di transizione energetica per il Fvg presentati nel corso dell' incontro e che, a detta della filiera energetica di Confindustria, potrebbero avere un elevato impatto nei prossimi anni: lo sviluppo delle infrastrutture elettriche al servizio del **porto di Trieste**, la riconversione della centrale termoelettrica di Monfalcone, una nuova interconnessione elettrica transfrontaliera fra Italia e Slovenia e iniziative che prevedano investimenti sulla rete di media e bassa tensione. L' elettrificazione delle banchine del **porto di Trieste** è un progetto presentato da AcegasApsAmga, volto a favorire una sensibile riduzione delle emissioni di CO² delle attività portuali e della mobilità urbana, civile e commerciale, grazie alla riorganizzazione delle reti di trasporto e alla distribuzione dell' energia elettrica nelle aree portuali tramite lo sfruttamento di energia solare e di fonti rinnovabili. La riconversione della centrale di Monfalcone in impianto per la trasformazione in gas naturale è il progetto di A2A. Energiefuture ha già presentato a dicembre 2019 le richieste di autorizzazione per la realizzazione di un nuovo ciclo combinato alimentato a gas e per la costruzione di un tratto di metanodotto da collegarsi alla rete di Snam Rete Gas. Il nuovo impianto consentirà di raggiungere un rendimento elettrico del 62% rispetto all' attuale 35%, la riduzione delle emissioni specifiche di anidride carbonica, una significativa riduzione delle emissioni e l' annullamento delle emissioni SO² e polveri. È di Adrialink (società equamente partecipata da Enel Produzione ed Hera Trading) il doppio progetto relativo all' interconnessione elettrica transfrontaliera fra Italia e Slovenia per complessivi 2100 GWh/anno nominali (circa il 20% del fabbisogno regionale) nei tratti Redipuglia-Verboia e Dekani-Zaule, linee da 150 MW cadauna. Entrambi i progetti sono autorizzati alla costruzione e all' esercizio sia in Italia che in Slovenia. Enel-E-distribuzione, infine, ha presentato progetti di Smart Grid e resilienza delle reti. Si tratta di iniziative che prevedono investimenti sulla rete di media e bassa tensione del territorio regionale per il telecontrollo delle linee e delle cabine di trasformazione, la gestione da remoto, la tesatura dei cavi isolati, la magliatura della rete elettrica e l' interrimento delle linee esistenti. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.





Porti: Trieste; Iscade il mandato presidente D' Agostino

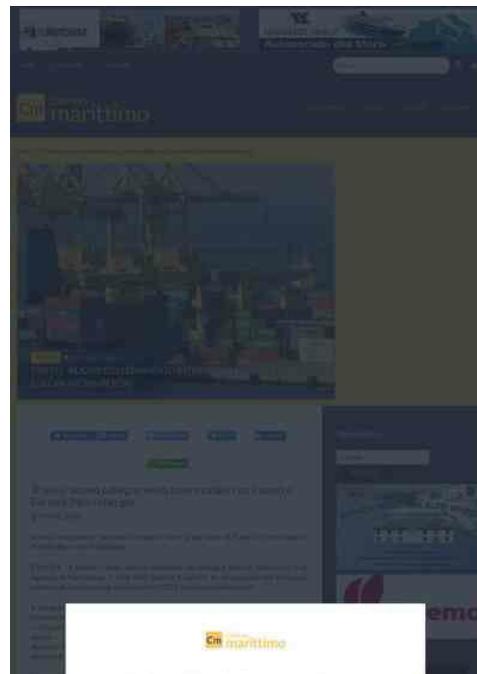
Probabilmente ministero Trasporti prorogherà di 45 giorni

(ANSA) - TRIESTE, 07 NOV - Dopo quattro anni, scade il mandato di Zeno D' Agostino alla presidenza dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. D' Agostino, fu nominato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti l' 8 novembre 2016. Secondo quanto si apprende, la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, potrebbe decidere di prorogare il mandato (per il tradizionale periodo di 45 giorni), viste le difficoltà legate alla diffusione del Covid-19. I quattro anni di D' Agostino - grazie anche all' ottima intesa con il Segretario generale del Porto, Mario Sommariva - sono stati caratterizzati da una riorganizzazione interna e da una crescita complessiva dello scalo triestino: dagli aumentati volumi di traffico, all' accresciuto numero di treni che partono direttamente da Trieste diretti in Slovacchia, Austria, Germania e altri centri del Nord Europa, fino ai nuovi accordi e collaborazioni con altre internazionali realtà del settore. Nel giugno scorso l' **Autorità** nazionale anticorruzione (Anac) aveva dichiarato D' Agostino decaduto per incompatibilità con un' altra carica, ma poi la vicenda si è risolta poche settimane con il reinsediamento e un rafforzato consenso. (ANSA).



Trieste, nuovo collegamento intermodale con il centro Europa (Norimberga)

07 Nov, 2020 Nuovo collegamento ferroviario collega il molo V del porto di Trieste e l' hub logistico dell' Alta Baviera di Norimberga. É TRIESTE - É partito il nuovo servizio ferroviario che collega il porto di Trieste con l' hub logistico di Norimberga a nord della Baviera. Il servizio ha attualmente una frequenza settimanale ma prevede di arrivare entro il 2021, a due servizi settimanali. 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 grazie alla importante presenza nel porto di Trieste del gruppo danese DFDS, leader nel 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' .



Trieste: valorizzare la potenzialità dei punti franchi

GAM EDITORI

7 novembre 2020 - Firmato un protocollo d'intesa tra l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, per incrementare la competitività del porto di Trieste. Con la sottoscrizione dell' accordo, infatti, si è voluto enfatizzare il ruolo internazionale dello scalo giuliano, riconoscendo fondamentale la valorizzazione delle potenzialità dei Punti Franchi e dei relativi benefici doganali, che insieme alla posizione geografica del porto, l' infrastrutturazione ferroviaria di respiro europeo e la profondità dei fondali, ne fanno un gateway in grado di competere a livello internazionale. In questo contesto è stato previsto un tavolo tecnico permanente finalizzato a incrementare attività di interesse comune, come l' implementazione della digitalizzazione delle operazioni doganali, lo sviluppo delle potenzialità del cosiddetto smart terminal - sdoganamento in **mare**, la realizzazione di interconnessioni informatiche tra i Punti Franchi. Da citare anche la programmazione e realizzazione di progetti volti a far dialogare piattaforme logistiche come i corridoi doganali, anche tra Stati membri; nonché la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune, per sostenere azioni collegate all' evoluzione delle aree portuali, retroportuali, degli interporti e delle aree industriali. Zeno D' Agostino, presidente dell' Authority giuliana ha dichiarato: "Una collaborazione a 360 gradi, quella che stiamo portando avanti con l' Agenzia delle Dogane e il direttore generale Minenna, che si focalizza su temi strategici e temi più operativi. Da un lato lo sviluppo e la piena valorizzazione dei punti franchi, perno del nostro **sistema portuale**, dall' altro l' introduzione di importanti progetti di sviluppo anche all' estero con l' obiettivo di essere sempre più competitivi e innovativi".

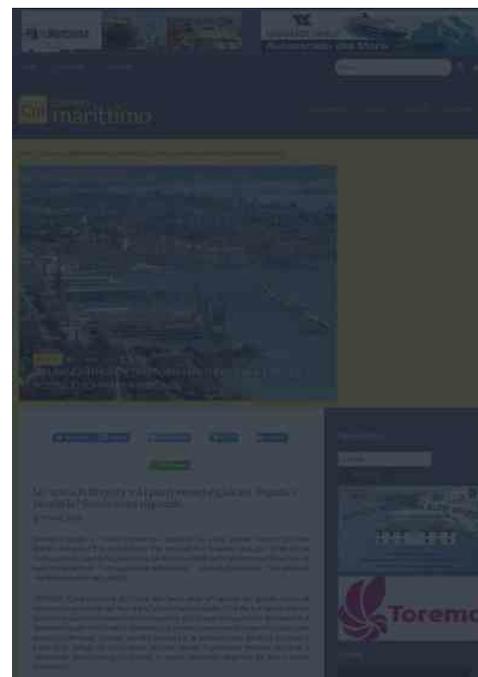


Un' unica Authority tra i porti veneti e giuliani, é ipotesi possibile? Sommariva risponde

Trieste

/Monfalcone, possibile un unico grande sistema portuale dell' alto Adriatico ? É la domanda che The International Propeller Club port of Venice ha rivolto a Mario Sommariva, segretario generale dell' AdSP del Mare Adriatico Orientale, ed esperto del settore - "Una u gestione affascinante" - secondo Sommariva- 'Un processo che deve maturare nella realtà'. VENEZIA - Dalla Lanterna di **Trieste** alla Torre piloti all' ingresso del grande canale di navigazione cosiddetto dei Petroli tra l' Inte rnational Propeller Club Port of Venice e Mario Sommariva esperto nell' economia dei trasporti e attuale segretario generale dell' Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Orientale si è tracciata una nuova virtuale rotta sulla quale impostare riflessioni di nuovi, possibili scenari per la portualità alto adriatica. In realtà si tratta di un dialogo tra il presidente del Club veneto, il giornalista Massimo Bernardo e l' autorevole tecnico del **porto** giuliano in questa occasione sdoganato dai suoi incarichi istituzionali . 'Il sistema portuale veneto con i porti di Venezia e Chioggia e quello tra i porti di **Trieste** e Monfalcone ad oggi non si presentano come un unico grande sistema portuale della portualità sud europea che sia in

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



porto dovrebbe invece avere col proprio hinterland di riferimento. Cito come esempio Venezia e Mantova con il **porto** di Valdarò collegate per acque interne o l'area rodigina con **Porto** Viro o il **porto**



Corriere Marittimo

Trieste

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

Un unico grande sistema portuale in alto Adriatico?

GAM EDITORI

7 novembre 2020 - Dalla Lanterna di Trieste alla Torre piloti all' ingresso del grande canale di navigazione cosiddetto dei Petroli tra l' International Propeller Club Port of Venice e Mario Sommariva esperto nell' economia dei trasporti e attuale segretario generale dell' **Autorità di Sistema Portuale dell' Adriatico Orientale**, si è tracciata una nuova virtuale rotta sulla quale impostare riflessioni di nuovi, possibili scenari per la portualità alto adriatica. In realtà si tratta di un dialogo tra il presidente del Club veneto, il giornalista Massimo Bernardo e l' autorevole tecnico del porto giuliano in questa occasione sdoganato dai suoi incarichi istituzionali. "Il **sistema portuale veneto** con i porti di Venezia e Chioggia e quello tra i porti di Trieste e Monfalcone ad oggi non si presentano come un unico grande **sistema portuale della portualità sud europea** che sia in grado di contrastare la crescente concorrenzialità dei porti del northern range: Sommariva perché, nei fatti, i due sistemi che fanno capo a Venezia e a Trieste non riescono a far squadra per polarizzare l' interesse di traffici e vettori? Intanto pesa una storia secolare di distanze fra le due realtà. Trieste chiese protezione all' Austria per evitare il dominio veneziano. A Muggia, primo avamposto del territorio istro-veneto, i cannoni erano costantemente puntati su Trieste. Oggi per fortuna è possibile ragionare in termini diversi. Non esiste una Repubblica marinara dominatrice dei mari e non esiste una piccola realtà impaurita e mossa soltanto dalla volontà di non farsi fagocitare. Oggi Trieste e Venezia, compresi i sistemi portuali più ampi che coinvolgono Chioggia e Monfalcone, sono porti moderni che fanno riferimento a mercati diversi e che possono essere riferimento, attraverso, le opportune sinergie, della crescita di nuovi traffici. Questa scelta strategica presuppone un Nord Adriatico protagonista di una nuova geografia dei traffici marittimi che valorizzi il collegamento " sud-nord" attraverso il nostro mare ed alcune aree dell' Europa centrale e di sud-est. Ovviamente questa riflessione deve essere collocata nell' attuale contingenza che vede il mondo sconvolto dalla pandemia con le sue gravissime conseguenze sociali ed economiche.



Interparking Italia: «Fare rete tra le categorie per premiare con degli sconti i visitatori»

LA PROPOSTA Il rischio che la curva di contagi risalga vertiginosamente ha un impatto diretto sul commercio locale. E se da un lato c'è chi vive con il fiato sospeso il rischio di trovarsi a dover chiudere le saracinesche, dall'altro c'è chi, pur sulla stessa barca, cerca soluzioni per andare avanti. È il caso del parcheggio del Tronchetto e del Porto, che in un modo o nell'altro cercano di dare una mano al tessuto economico cittadino. Da Interparking Italia, il direttore Jacopo Luxardi spiega: «Data la crisi che sta vivendo la città e vista la propizia classificazione del Veneto come Zona Gialla nel recente Dpcm, ci aspettiamo che il fine settimana possa essere ancora un buon momento per visitare Venezia». Per questo, dato che il parcheggio vive anche grazie al turismo di prossimità, Luxardi propone un'ipotesi, ancora al vaglio, cioè quella di proporre sconti a chi acquista in città. «Ci piacerebbe poter mettere a disposizione la nostra struttura a prezzi ribassati, legando però questa scontistica alla presentazione di uno scontrino emesso dalle attività dell'artigianato, della ristorazione e degli esercizi veneziani di qualità, che oggi stanno attraversando un periodo di crisi inaudito». STUDIO Una mano tesa a quanto sta già facendo l'assessore al Commercio Sebastiano Costalonga, coinvolgendo contemporaneamente tutte le categorie economiche rappresentanti la città. «Siamo quindi a disposizione per studiare in tempi brevi una modalità di cooperazione che possa essere di facile e veloce attuazione». Sul tema è intervenuto anche l'amministratore delegato dell'azienda, Davide Fornasiero. «Attendiamo quindi un contatto per concertare le modalità operative, sulle quali sarebbe necessario agire di concerto con le categorie, onde evitare di riconoscere facilitazioni a chi acquista paccottiglia a pochi centesimi, che non è sicuramente lo spirito dell'iniziativa». L'ipotesi è quella di proporre una scontistica a due scaglioni, una un po' inferiore, legata al valore dello scontrino, e una che possa fornire uno sconto al massimo di 6 euro ogni 21 spesi, quindi circa il 30%. Strategia di sostegno all'impresa anche dall'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale**. Per aiutare le imprese insediate nei porti di Venezia e Chioggia, il commissario **Pino Musolino** ha stabilito di azzerare i diritti di segreteria fino a tutto il 2021. Un modo per far sì che il calo dei traffici e la conseguente difficoltà a sostenere l'economia **portuale** non strozzi completamente chi opera nell'area. Il beneficio coinvolgerà le 700 realtà iscritte ai registri dell'articolo 68 del Codice della navigazione, addetti, guide e accompagnatori turistici. Quindi coloro che svolgono attività come fornitura di provviste alimentari, noleggio di pontili, manutenzione e riparazione di navi, arredo navale, portabagagli, vigilanza, eccetera. A queste aziende, la Legge impone di iscriversi a un registro rinnovando a proprie spese l'adempimento. L'iscrizione è infatti condizione necessaria per ottenere i permessi necessari ad operare in area **portuale**. L'ammontare complessivo del provvedimento voluto dal commissario **Musolino** è quantificabile in oltre 30 mila euro, soldi che le aziende risparmieranno direttamente. Il sostegno alle imprese si traduce anche in quanto annunciato dal Comune nei giorni scorsi, cioè la volontà di sostenere le aziende con la proroga al 31 gennaio degli oneri edilizi e tributari, oltre al 50% di riduzione sulla Ztl bus. Tomaso Borzomi © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Comune contrario all' idea del parcheggio in Marittima

'L' amministrazione ritiene che in zona ci sia troppo movimento di mezzi pesanti 'Per la giunta l' obiettivo rimane la valorizzazione dell' ex cementificio

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA L' assessore all' Urbanistica Alessandra Penzo tende ad escludere che una vasta porzione della vecchia Marittima dei Saloni, praticamente dismessa, possa essere presto adibita a parcheggio pubblico. Com' è noto, laddove fino ad una ventina d' anni or sono venivano quotidianamente, ci sarebbe spazio per centinaia di autoveicoli. CARICO E SCARICO «I piazzali in questione avverte - sono a tutt' oggi adibiti alle attività commerciali del porto, con scarico e carico soprattutto di cemento. In pratica, c' è un via vai di mezzi pesanti. La presenza di altri veicoli non favorirebbe l' ordine e la sicurezza pubblica». Il presidente del Comitato per il rilancio del porto Alfredo Calascibetta tende, però, a minimizzare la portata dei rischi. «Sta di fatto assicura che, alla banchina attigua al silo del cemento, unica attività mercantile sopravvissuta in Marittima, sita verso l' estremità settentrionale dell' isola, attraccano mediamente appena cinque piccole navi al mese. Lo sbarco prosegue - avviene mediante l' impiego di un sistema automatizzato che esclude le movimentazioni classiche; l' andirivieni degli automezzi è limitato al passaggio giornaliero di una decina di camion. Considerata l' ampiezza degli spazi, per evitare ogni rischio, sarebbe sufficiente delimitare la corsia dei camion. Quel che, invece, dovrebbe essere assolutamente considerato, qualora dovesse decidersi di destinare parte dei piazzali a parcheggio conclude è che la banchina ovest (nelle cui adiacenze sorge la già ultimata palazzina multiservizi, progettata come stazione marittima per i passeggeri) rimanga assolutamente libera. Piuttosto, si pensi ad un parcheggio destinato anche ai crocieristi». L' AMMINISTRAZIONE «Rammento osserva comunque Penzo - che l' Amministrazione comunale mantiene continui contatti con l' Autorità di sistema portuale (Adsp) nell' ottica della reciproca collaborazione tra enti ed in funzione della progettualità nell' ambito dell' area, visionata proprio in occasione degli ultimi incontri con il commissario dell' Adsp **Pino Musolino**, centrati sullo sviluppo del terminal crocieristico». Nel corso delle riunioni, l' assessore ed il responsabile della portualità veneziana hanno fatto anche il punto sull' ex cementificio che sorge a pochi metri dalla vecchia cinta doganale. Prima che il Governo, con un decreto, avesse bloccato l' attivazione del deposito costiero di gas liquido, di Val da Rio il Comune aveva valutato, di concerto con l' Autorità portuale, la possibilità di destinare l' area dello stabilimento a sede del nuovo mercato ittico all' ingrosso. Operazione che oggi si renderebbe inutile, data la possibile disponibilità del sito ove sono state posate le cisterne del gas che non entreranno mai in funzione. «Nel merito del cementificio conclude la responsabile dell' Urbanistica a **Musolino**, abbiamo segnalato le richieste formulate dal comitato di quartiere dei Saloni che ne auspica la valorizzazione. La famiglie chiedono: spazi verdi; attività commerciali e parcheggi». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

grandi manovre sulle autorità di sistema: monti verso napoli, a livorno c'è l'ipotesi dell'ex sindaco cosimi

Fusione Psa-Sech, faro sul lavoro La Cgil chiede garanzie sui portuali

SIMONE GALLOTTI

genova Con il rafforzamento dei delegati nel più grande terminal container di Genova, la Cgil è pronta a dare battaglia su tutti i fronti: «È un bel segnale per la stagione piena di sfide che abbiamo di fronte» dice al Secolo XIX/TheMediTelegraph Enrico Poggi, segretario generale della Filt di Genova.

Il sindacato infatti è uscito più forte dalle elezioni della rappresentanza sindacale dell'azienda ottenendo cinque delegati. La prima battaglia da affrontare è sull'operazione ha portato all'unione tra Psa e Sech. «Non abbassiamo la guardia, perché il risultato delle fusioni di solito non è la semplice somma di due unità». Significa che la Cgil che messo un faro sugli sviluppi futuri dei due terminal «nel caso a qualcuno venisse in mente di ridurre i posti di lavoro. Abbiamo già detto no alla creazione di un'agenzia dei servizi come ci era stato proposto. In questo momento così difficile non si può perdere nemmeno un posto di lavoro». Netta la posizione anche sull'autoproduzione: «Siamo pronti a fare la nostra parte, soprattutto di fronte alla decisione dell'Antitrust che chiede di allargare le maglie - spiega ancora Poggi - . Quando parliamo di sicurezza e di occupazione, non possiamo arretrare di un millimetro».

Sullo sfondo di queste due battaglia, c'è sempre la chiusura del bilancio della Culmv. Lo scontro è ancora aperto, mancano 880 mila euro per scrivere la parola fine sulla partita, ma il clima tra i camalli, l'Authority e i terminalisti rimane comunque teso. La prossima settimana potrebbe essere decisiva. Valzer dei presidenti Intanto nei porti sta scadendo il primo mandato di alcuni presidenti. Se a Genova e Savona la situazione rimane piuttosto tranquilla per la riconferma di Paolo Emilio Signorini che sembra avere già in tasca il biglietto per il secondo giro, nel resto d'Italia è previsto invece qualche sconvolgimento. Il più desiderato è Pasqualino Monti, attuale numero uno di Palermo. Lo hanno accostato anche a Genova, prima della vittoria elettorale di Giovanni Toti, ma ora la destinazione più probabile sembra Napoli. Lo scalo campano è in una situazione difficile e Pietro Spirito, attuale presidente, non sarebbe confermato per un secondo giro. Monti, che ha gestito bene due piazze non facili come Civitavecchia e Palermo, sarebbe stato scelto per ora per gestire il dossier Napoli. E non è un caso che ieri i sindacati siciliani abbiano lanciato un appello per evitare la partenza di Monti: «Lasciate che finisca il lavoro» hanno detto i rappresentanti dei lavoratori, che sono in pressing su ministero e Regione per evitare che Monti possa partire. A Civitavecchia dovrebbe approdare Pino Musolino (ora a Venezia), mentre a Livorno c'è battaglia sul nome. Stefano Corsini è dato ormai in partenza e Italia Viva, a quanto raccontano diverse fonti, vorrebbe avere voce in capitolo sul nome del prossimo presidente. E in pole ci sarebbe l'ex sindaco Alessandro Cosimi. A Trieste a giorni dovrebbe invece arrivare il via libera per la riconferma di Zeno D'Agostino, il cui mandato scade domani. --



L' emendamento Luca Pastorino, Leu: " Aumentiamo il contributo alle compagnie portuali"

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



la sentenza bis La Capitaneria avrebbe dovuto porre limiti all' amplissima discrezionalità di cui i comandanti delle navi potevano godere nello svolgimento della manovra

"La Torre Piloti andava sgomberata" E in porto scatta l' analisi sui rischi

Nelle motivazioni il giudice durissimo sull' ex comandante Angrisano: " L' urto era un evento prevedibile" Palazzo San Giorgio affida al Rina un incarico per individuare le criticità degli edifici a filo di banchina

di Marco Preve L' urto di una nave contro la banchina era un " rischio che gli imputati dovevano e potevano prevedere", "una diversa ubicazione della torre avrebbe impedito l' urto e conseguentemente il crollo e le morti e i ferimenti", una " medesima attitudine salvifica avrebbe potuto avere anche la realizzazione delle protezioni", e infine il comandante del porto "avrebbe dovuto ricorrere alla più radicale misura consistente nell' immediato sgombero della Torre Piloti". Dopo le 343 pagine con le quali il giudice Paolo Lepri motiva le sette condanne inflitte nel processo della Torre piloti bis - quello che contestava la collocazione a filo banchina e l' assenza di protezioni - alcune cose non saranno più come prima. Tre le direttrici principali di questa risacca giudiziaria. Il processo principale, quello che ha visto condannati in appello il comandante e altri membri della Jolly Nero, la nave della compagnia Messina che il 7 maggio 2013 abbatté la Torre a seguito di una serie di incredibili - ma " prevedibili" secondo il giudice - avarie a catena uccidendo nove persone, in Cassazione subirà l' assalto dei difensori che utilizzeranno questa sentenza sia per ridurre la loro percentuale di responsabilità, sia per sollevare l' evidente conflitto di interesse nel cuore dell' inchiesta visto che le indagini di polizia giudiziaria furono svolte dalla Capitaneria di porto il cui comandante, l' ammiraglio Felicio Angrisano ha riportato la condanna più pesante (3 anni). Il secondo effetto collaterale è già in atto. Nel processo è emerso - specie attraverso una consulenza difensiva - come altri edifici del porto storico possano trovarsi in posizioni di pericolo e il pm Walter Cotugno aveva chiesto a suo tempo all' **Autorità portuale** un' informativa in merito. Il giudice Lepri in sentenza prende atto che possano esserci edifici costruiti a ciglio di banchina pur non richiedendolo le loro funzioni, ma " questo non vale per escludere la prevedibilità dell' evento". L' eventualità che altri incidenti possano generare un' altra ondata di avvisi di garanzia su Palazzo San Giorgio ha convinto l' **Autorità Portuale** ad affidare ai tecnici del Rina un incarico propedeutico a un bando di gara. Quello che dovrà scegliere un soggetto al quale affidare la stesura di un' analisi delle situazioni a rischio nel porto e la loro eliminazione. Infine il terzo punto. La sentenza concentra le sue attenzioni sui concetti di "azioni eccezionali", sulla loro " probabilità di accadimento" e su norme e regolamenti che contemplano la " prevedibilità" di tali eventi. Ricordiamo che nel processo Torre Piloti bis tre erano i gruppi di imputati: costruttori, progettisti e funzionari che decisero di collocarla in quel punto; la Capitaneria che aveva l' onere di prevedere la pericolosità della costruzione specie con il progredire delle misure delle navi (" gigantismo navale") e infine i datori di lavoro delle vittime, Marina, corpo dei Piloti, Rimorchiatori. Bene, la sentenza Lepri sta già agitando le acque proprio in relazione a un altro crollo tragico, quello di Ponte Morandi. Due delle vittime erano dipendenti Amiu che lavoravano nella Fabbrica del riciclo, situata sotto il viadotto crollato. Ma dal 2015 sull' area piovevano calcinacci e Amiu aveva collocato a mo' di protezione delle reti sospese. Alla luce della sentenza Torre piloti però, sia in procura, sia fra i legali, si riflette sulla possibile responsabilità dei datori di lavoro rispetto alla tutela dei loro dipendenti



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

da eventuali pericoli prevedibili. Perché il giudice Lepri nella sua sentenza precisa che la responsabilità rispetto alle avarie a bordo della Jolly Nero sussiste perché "anche se non c'era elevata probabilità della loro verifica potevano comunque verificarsi". Le motivazioni sono particolarmente pesanti nei confronti di due dei molti imputati, l'ex commissario del Cap Fabio Capocaccia e l'ex ammiraglio Angrisano. Circa il primo che sostiene di non aver saputo dove fosse collocata esattamente la Torre e che pensava fosse protetta, il suo è "un maldestro per quanto legittimo tentativo di allontanare da sé ogni responsabilità" e anche a ritenere veritiere le sue dichiarazioni queste aumenterebbero il "suo grado di colpa". Quanto ad Angrisano il giudice è severo perché lui doveva percepire "un grado di probabilità superiore del verificarsi dell'evento" rispetto agli altri imputati a causa del suo doppio ruolo, di responsabile della sicurezza in porto e datore di lavoro. Il comandante al suo insediamento svolge "una inadeguata indagine funzionale alla comprensione dei rischi", avrebbe dovuto "porre limiti all'amplissima discrezionalità di cui i comandanti delle navi potevano godere nello svolgimento della manovra" e infine "ricorrere alla più radicale misura consistente nell'immediato sgombero della Torre Piloti". Va però detto che, pur riconoscendo che Angrisano andava spessissimo nella Torre Piloti, il giudice non rileva come l'ammiraglio abbia in quel modo messo in pericolo anche la propria vita. E il giudice interpreta a sfavore dell'ufficiale anche un'altra circostanza non secondaria. Angrisano nel 2012 sollecitò con una lettera i marinai della Torre ad evidenziare "criticità nell'ambiente di lavoro". Ma secondo il giudice i militari non gli dissero niente al "fine di evitare che l'ammiraglio potesse formarsi l'idea che i suoi sottoposti avessero paure o timori collegati alle funzioni che istituzionalmente dovevano svolgere". Angrisano si è inoltre difeso spiegando che mai nessuno, neppure i suoi predecessori o l'**Autorità Portuale** evidenziarono possibili pericoli relativi alla Torre. Per il giudice questo non riduce le sue responsabilità e in ogni caso in sentenza si legge che la procura sta verificando eventuali responsabilità per la collocazione della Torre anche fra i gli ex vertici di Palazzo San Giorgio e i predecessori di Angrisano in Capitaneria. © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'osservatorio Il "chilometro zero" tra luoghi di produzione e spedizione, concetto alla base dell'autonomia portuale da un punto di vista economico

Brema-Genova, sfida sui moli

di Aldo Lampani Brema non è solo **porto**. E **Genova**? Proviamo a mettere a confronto queste due grandi città così intimamente legate all'acqua. La prima, a tutti gli effetti, è una "città portuale", la seconda, invece, ancora non ha completato questa transizione. Brema, sul fiume Wieser, cerca di andare comunque avanti. E si basa su un'economia che si diversifica. Qui hanno stabilimenti grandi aziende multinazionali del comparto alimentare, come la Kellogg's e la Kraft. Vicine tra loro creano cioccolato (che in Italia non va moltissimo) tante imprese storiche come Feodora. La tecnologia avanzata si presenta con grandi nomi, anche se **Genova**, nel comparto, è decisamente più forte: c'è una sede della Airbus, ci sono i cervelli e la produzione della Rde, impresa di elettronica militare, una via di mezzo tra la vecchia Elsas e l'Oto Melara. Sempre a Brema si tenta di cavalcare l'auto ed il suo mercato ormai striminzito, nei resti delle fabbriche di Daimler Chrysler, qui sorte proprio per sfruttare il concetto oggi caro anche in Italia del "chilometri zero" tra i luoghi di produzione e quelli di spedizione. Un concetto che rappresenta la base dell'autonomia portuale da un punto di vista economico. Il **Porto** di

Genova sarebbero in grado di cambiare volto alla città solo facendo, in sedicesimo, quello che possono fare i grandi porti del nord Europa. Ma sui mari settentrionali parliamo del successo di un mondo al servizio dei porti (in Germania), così come parliamo (in Italia) di crisi di un mondo che al contrario le banchine le sfrutta per drenarne anche le briciole finanziarie. Se ne parla, con la massima attenzione, in una pubblicazione tecnica - datata quanto attuale - del centro studi della Cassa Depositi e Prestiti, uno dei centri di finanziamento delle infrastrutture italiane. "La perdita di competitività della portualità italiana è un danno non solo per il settore ma per l'intero sistema economico nazionale, non solo perché questa (portualità ndr) rappresenta il 2,6% del pil ma anche perché è un elemento di competitività per tutto il sistema industriale. La Cassa "vede" ventiquattro porti, ognuno con i propri programmi di investimento, organizzativamente non comunicanti l'uno con l'altro, scali con alle spalle infrastrutture di trasporto frammentate e senza alcuna priorità di realizzazione. Il rischio creato dalla mancata interconnessione infrastrutturale, specie nei retroporti, è di far perdere all'Italia una delle più importanti partite economiche commerciali che si stia giocando in Europa. Perché una sconfitta nella riorganizzazione della logistica, significa non solo la perdita di posizioni di favore geografico del comparto dei moli, ma "anche un costo per le imprese che ad oggi assomma ad un onere sui loro conti che supera i 12 miliardi di euro. E c'è di più nel triste ambito della mancanza di colloquio tra scali. Tutte gli scali nazionali, infatti, hanno lanciato proposte di investimento sulle proprie banchine. La Cassa depositi e prestiti, nello studio, ha messo insieme le cifre ed i relativi ritorni per singolo **porto** tratti dai programmi dei 24 scali nel settore container. Ebbene, se si realizzassero tutti si arriverebbe ad un aumento di capacità, a livello nazionale, di



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

11 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi) in un paese che oggi ne movimentata poco più di 10. Un raddoppio non giustificato da alcunché, visto lo stato delle vie di uscita dai porti stessi, della logistica per la distribuzione e della burocrazia. © RIPRODUZIONE RISERVATA

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

La Compagnia Unica risponde a Becce

Genova - Il consiglio dei delegati della Compagnia Unica risponde al messaggio di Luca Becce, presidente dei terminalisti di Assiterminal, che nei giorni scorsi aveva chiesto all' **Autorità di sistema portuale** di Genova-Savona di esercitare il proprio potere e chiedere alla Culmv il piano finanziario: "I soci lavoratori della Culmv Paride Batini - scrivono da San Benigno - svolgono oltre il 50% delle giornate di lavoro dello scalo genovese. Lavorano in flessibilità totale rispondendo alle chiamate di tutti i terminal, che hanno esigenze operative, cicli di lavoro e orari diversi gli uni dagli altri. Il risultato finale è che un camallo per 365 giorni l' anno va a lavorare, a seguito di una delle sette chiamate giornaliere, con un 'preavviso' di un' ora e mezza prima dell' inizio del turno e senza nessuna programmazione. Nel corso degli anni abbiamo anche garantito una continua e costante crescita della nostra professionalità contribuendo, spesso in maniera decisiva, al raggiungimento di primati 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 50 mila. 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 terminalisti e alle organizzazioni sindacali possa dare le risposte a questi problemi, evitando gravi pregiudizi all' operatività del porto. Non possiamo fare a meno però di commentare l' intervento a mezzo stampa del presidente nazionale di Assiterminal che interviene (come spesso gli accade) con poco senso di responsabilità nella discussione genovese. Dire che il modello Genova, il modello di organizzazione del lavoro che si poggia sui terminal e sulla Culmv, non funziona solo perché si chiede ai terminal l' adeguamento di una tariffa e accordi operativi scaduti, mostra poca serietà e non poca faziosità nella discussione. Assai peggio è, a nostro avviso, criticare un modello che ha come unica alternativa lo spezzatino della Culmv, le imprese d' appalto e la deregolamentazione del lavoro. Ogni giorno ci confrontiamo coi lavoratori degli altri scali italiani e conosciamo bene i guasti che sono stati prodotti dai modelli che vengono proposti come lungimirante alternativa. Per questo ci siamo sempre opposti e continueremo a opporci, con tutti gli strumenti a nostra disposizione, a queste soluzioni. Vogliamo ricordare al presidente di Assiterminal quel che disse Paride Batini a quanti proponevano la divisione in più parti della Culmv: 'Se si chiama Compagnia Unica ci sarà un motivo o no?'"



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Merci sulla ferrovia, la linea Pra'-Svizzera raddoppia i volumi

Genova - Nel terzo trimestre, i porti di Genova e Savona hanno incrementato il traffico ferroviario dell' 8,1%, con un balzo a settembre del 21,6%. Dato positivo in un anno in cui le statistiche dell' economia - e quindi i traffici portuali - sono bombardati dai segni meno portati dal coronavirus. Ma

Genova - Nel terzo trimestre, i porti di Genova e Savona hanno incrementato il traffico ferroviario dell' 8,1%, con un balzo a settembre del 21,6%. Dato positivo in un anno in cui le statistiche dell' economia - e quindi i traffici portuali - sono bombardati dai segni meno portati dal coronavirus. Ma nel contesto ferroviario Gilberto Danesi, presidente di Psa Italia, sottolinea un dato di valore per i porti liguri: «La cosa veramente importante - spiega infatti il manager - è che nei primi nove mesi di quest' anno il servizio diretto per il polo logistico di Basilea ha raddoppiato i volumi, dai 2.120 teu del 2019 ai 4.170 registrati sin qui nel 2020». Il numeri, pure se residuali rispetto al traffico complessivo del Terminal Psa, non conforta solo le cifre formalizzate la scorsa settimana dall' **Autorità di sistema**, che indicano come il rail ratio (la quota di merce movimentata via treno sul totale del porto) sia superiore a quella dello scorso anno nonostante il contesto difficile, ma premia anche le ambizioni di Psa, che da ottobre 2018 opera l' unico servizio ferroviario diretto da Genova oltre le Alpi. A fine gennaio, a Pra', è stato inaugurato il raddoppio del binario interno al Terminal. A gennaio del 2021 partiranno invece i lavori per il nuovo viadotto di accesso al bacino portuale, e contestualmente dovrebbe partire anche il prolungamento dei binari a 750 metri, in grado di supportare treni da 2.000 tonnellate. Il cantiere durerà due anni e mezzo: a tiro per la fine dei lavori del Terzo valico. Nelle ambizioni del terminal guidato da Roberto Ferrari, quei treni dovranno garantire il collegamento diretto, che Basilea a parte oggi manca, con l' Europa Centrale, terreno di scontro commerciale diretto con i sistemi portuali del Nord Europa. Le compagnie di navigazione raramente rendono noti i loro clienti, e gli operatori multimodali evitano di dare dettagli delle loro singole movimentazioni: così è difficile capire il perché del raddoppio svizzero registrato a Pra', ma per Giulio Schenone, amministratore delegato di Gip (azionista di minoranza del terminal) almeno due ipotesi si possono mettere sul tavolo: «La prima, è la generale tendenza che si è registrata, in linea con le sensibilità più recenti, da parte di molti caricatori, a sperimentare il trasporto su treno. Una seconda è legata all' accorpamento di molti servizi operati dalle compagnie di navigazione per far fronte al calo generalizzato dei traffici. Questo può significare che i volumi, o una parte di essi, che prima erano scaricati in più toccate, oggi arrivano tutti insieme con una sola nave. Volumi maggiori che possono giustificare economicamente l' uso del treno al posto dell' autotrasporto». A spingere il traffico ligure c' è l' ingresso sul mercato del terminal di Vado, che raggiunge tre retroporti che già lavorano con gli scali liguri (Padova, Milano, Rubiera) e naturalmente il consolidato **sistema** della Spezia, il porto con una delle quote modali più alte in Italia, con il gruppo Constship che rilancia da Melzo collegamenti per tutta Europa. Ma un operatore in prima linea come Aldo Spinelli invita comunque a guardare il calo dei traffici: «A Genova lo scorso anno abbiamo movimentato 660 mila teu, quest' anno penso arriveremo a 400 mila, e nessuno sa dove ci porterà questa crisi. In questo contesto, spiace pensare che si siano buttati via 600 milioni di soldi pubblici per fare la piattaforma di Vado, che fa concorrenza sui volumi di Genova, quando quei soldi potevano servire a spostare la diga foranea per potenziare il nostro porto».



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

caso gnl, gli ambientalisti scrivono al ministro

Rifornimenti via mare «È necessaria la Via»

SO.CO.

La Spezia Non cessa il dibattito sui nuovi traffici di Gnl via mare, previsti dal doppio progetto di rifornimento via bettoline alle navi da crociera e dei trasferimenti di autocisterne su chiatta, da Panigaglia al **porto**. Capitaneria di **Porto** e Comune della Spezia sostengono non esista alcun rischio. Le associazioni ambientaliste hanno scritto invece al ministero per l' ambiente, chiedendo che il progetto delle chiatte sia assoggettato alla Via, la valutazione ambientale, in quanto il golfo già soffre per la forzata convivenza di troppi interessi economici, tutti legittimi, ma concentrati in poco spazio. È la somma dei fattori potenziali di rischio, a preoccupare. Traffici militari, mercantili, crocieristici, diportistici e cantieristici, ma anche itticoltura e vivai di ostriche e di muscoli, in una «insenatura piccola, con le attività a ridosso delle case, delle scuole, dell' ospedale». Troppo, secondo le sigle ambientaliste, considerato che all' Enel si brucia ancora carbone e che non sono state bonificate le aree inquinate del "sito di Pitelli", peraltro in assenza di uno studio epidemiologico ambientale. «Manca la caratterizzazione dei progetti in relazione ai rischi di incidenti - accusano - in un golfo che è santuario dei cetacei, si insiste nell' ampliare e potenziare la presenza di moli, navi, movimentazioni di materiali inquinanti. Eppure nel raggio di due soli chilometri da Panigaglia, vivono comunità popolose e turistiche». Dalle Grazie al Fezzano, da Cadimare a Marola, tutti affacciati una sola strada, che diventerebbe una trappola, in caso malaugurato di esplosione o diffusione di gas. Le firme sono Posidonia, Vallesanta, Quartieri del Levante, Italia Nostra, Legambiente, Lipu, Palmaria Sì Masterplan No, Portovenere Tv, Verdi Vas e Wwf. --So.Co.



Il progetto

Hub portuale a Ravenna in campo la salernitana Rcm

Anche il ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Paola De Micheli, elogia e incoraggia l'impresa salernitana Rcm costruzioni del gruppo Rainone che, come azienda capofila, ha, alla presenza della rappresentante del governo, ufficialmente firmato con l' **Autorità di Sistema Portuale** il contratto per la realizzazione del progetto Ravenna Hub, un appalto di circa 200 milioni di euro che stravolgerà il **sistema** di scambi commerciali ed infrastrutturali del Mar Adriatico centro settentrionale. La firma è avvenuta in Prefettura, a Ravenna, dove la Rcm ha replicato il modello di buone pratiche già ampiamente condiviso anche a Salerno con la Prefettura locale: è stato sottoscritto un Protocollo di Legalità 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 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». Il Protocollo di Legalità è stato 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 ed è stato 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 dalla De Micheli e del presidente della regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini, collegati in videoconferenza, nonché del sindaco di Ravenna, Michele de Pascale. L'avvio dei lavori a Ravenna (aggiudicato all'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) conferma la leadership nel settore della realizzazione di opere marittime e portuali dell'impresa salernitana, che, oltre ai lavori nel Porto di Salerno, è attualmente impegnata anche con cantieri negli scali di Gaeta, Civitavecchia, Genova, Taranto, Palermo, Napoli, Marina di Carrara e Cagliari. I lavori di questa prima fase del progetto a Ravenna, del valore complessivo di 235 milioni euro, 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 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. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lista per Ravenna: il Porto affonda in un mare di chiacchiere, bisogna investire sulla competitività

Redazione

Lista per Ravenna con il suo responsabile per il Porto, l' Ing. Maurizio Marendon, contesta radicalmente la narrazione sul progetto Hub **Portuale** Ravenna del Sindaco di Ravenna e dell' **Autorità Portuale** che definisce trionfalistica e fuori luogo. Per Marendon lo slogan depascaliano 'le cose qui si fanno' dovrebbe diventare 'le cose qui si faranno forse'. 'Quello che indigna è avere già impegnato ulteriori decine di milioni per progettare una futuribile opera mostro: approfondire il porto a -14,5 metri per costruire un nuovo terminal container atto a farvi entrare, con le 'grandi navi' da 400 metri, 500 mila container (intesi come TEU) l' anno. - scrive Marendon in una nota - L' **Autorità portuale** dichiarò il 9 dicembre 2012: 'Le navi container da 400 metri qui, per la conformazione del nostro porto, non arriveranno. Abbiamo fatto delle simulazioni e al massimo possono arrivare quelle di 300-330 metri'. E il comandante del Porto, il 19 ottobre 2012: 'Il dragaggio potrà aumentare il pescaggio, ma le imbarcazioni non potranno mai superare i limiti oggettivi di questo porto': cioè di uno stretto canale, da cui le 'grandi navi' non possono certo uscire in retromarcia. Circa poi il mezzo milione di container preannunciato, vale niente ricordare che, quando la Sapir partorì la mitica società pubblica privata TCR (Terminal Container Ravenna), l' obiettivo era di raggiungere i 300 mila, mentre a 15 anni di distanza si veleggia tuttora più o meno sui 200 mila?' 'Ma la vergogna è soprattutto che, in questo periodo tremendo per l' economia mondiale, tragico per le aziende del porto di Ravenna ormai alla canna del gas, non si fa nulla per farvi fronte. Molte navi non vengono più a Ravenna e non ritorneranno se i centri di costo del porto non diventeranno competitivi per le imprese armatoriali rispetto ai porti concorrenti. Ma per questo nemmeno un soldo. Intanto, proiettando i dati dei primi nove mesi sull' intero anno, saranno 198.241 i container trattati dal porto di Ravenna nel 2020, abissalmente distanti dai 500 mila su cui si stanno buttando a mare capitali di soldi, molto meglio spendibili per superare la crisi attuale' conclude Maurizio Marendon di Lista per Ravenna.



Marendon (LpRa): Un porto che affonda in un mare di chiacchiere

Sotto le slogan depascaliano che 'le cose qui si fanno' è andato in onda, su tutte le emittenti locali, uno strepitoso sceneggiato sulla storica partenza del porto di Ravenna verso un futuro da sogno. Peccato che sia identico a quello pubblicato il 28 febbraio 2018 su questa tal quale notizia: via libera del Governo al progetto di 235 milioni per 'approfondimento dei fondali a -12,5 mt, realizzazione di una nuova banchina per terminal container di oltre 1.000 mt e di oltre 6.500 mt di banchine esistenti'. Gonfiata e rigonfiata tante volte, la stessa notizia fu celebrata anche il 13 giugno scorso per l'assegnazione del contratto di appalto dei lavori al consorzio di ditte vincitore dell'appalto. Oggi, la strabiliante firma del contratto, trascurando però di sottolineare che, mancando il progetto esecutivo, i lavori - se tutto va bene - cominceranno solo nel 2021 per finire nel 2026. Tale cosiddetto 'Progetto Hub portuale di Ravenna' fu gloriosamente concepito dall'**Autorità portuale** nel lontano 2012, mentre è dal 2006 che dai fondali del porto-canale, allora portati a -11,50 metri, non è stato scavato un metro cubo di fanghiglia, tanto che a tutt'oggi, per ordinanza della Capitaneria, vi entrano, per disastrosa manutenzione, solo le navi con pescaggio massimo di 9,45. Talché lo slogan dovrebbe almeno essere 'le cose qui si faranno forse'. Chi ha esercitato un potere politico totalizzante sul porto di Ravenna in questi 15 anni da incubo dovrebbe non gloriarsene, tanto più che, se 'in passato sono stati commessi anche degli errori' (detto dal sindaco stesso in carica), la loro correzione si deve alla strenua battaglia prima e poi alla collaborazione dell'opposizione, indiscutibilmente rappresentata da Lista per Ravenna. Quello che indigna è però avere già impegnato ulteriori decine di milioni per progettare una futuribile opera mostro: approfondire il porto a -14,5 metri per costruire un nuovo terminal container atto a farvi entrare, con le 'grandi navi' da 400 metri, 500 mila container (intesi come TEU) l'anno. L'**Autorità portuale** dichiarò il 9 dicembre 2012: 'Le navi container da 400 metri qui, per la conformazione del nostro porto, non arriveranno. Abbiamo fatto delle simulazioni e al massimo possono arrivare quelle di 300-330 metri'. E il comandante del Porto, il 19 ottobre 2012: 'Il dragaggio potrà aumentare il pescaggio, ma le imbarcazioni non potranno mai superare i limiti oggettivi di questo porto': cioè di uno stretto canale, da cui le 'grandi navi' non possono certo uscire in retromarcia. Circa poi il mezzo milione di container preannunciato, vale niente ricordare che, quando la Sapir partorì la mitica società pubblica privata TCR (Terminal Container Ravenna), l'obiettivo era di raggiungere i 300 mila, mentre a 15 anni di distanza si veleggia tuttora più o meno sui 200 mila? Ma la vergogna è soprattutto che, in questo periodo tremendo per l'economia mondiale, tragico per le aziende del porto di Ravenna ormai alla canna del gas, non si fa nulla per farvi fronte. Molte navi non vengono più a Ravenna e non ritorneranno se i centri di costo del porto non diventeranno competitivi per le imprese armatoriali rispetto ai porti concorrenti. Ma per questo nemmeno un soldo. Intanto, proiettando i dati dei primi nove mesi sull'intero anno, saranno 198.241 i container trattati dal porto di Ravenna nel 2020, abissalmente distanti dai 500 mila su cui si stanno buttando a mare capitali di soldi, molto meglio spendibili per superare la crisi attuale. Voce di uno che grida nel deserto? Era quella del messaggero evangelico che voleva raddrizzare i sentieri di vita distorti.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

forza italia sui trasporti marittimi

«La Regione si attivi per rimuovere il balzello ai danni dei residenti»

PORTOFERRAIO Garanzie e biglietti meno cari per i residenti dell' isola d' Elba. È quanto chiedono, con una lettera inviata al presidente della Regione Eugenio Giani, la responsabile dipartimenti Toscana di Forza Italia, Chiara Tenerini, e il responsabile dipartimento politiche insulari, Adalberto Bertucci. «Abbiamo inoltrato nei giorni scorsi una lettera aperta al presidente della Regione Toscana Eugenio Giani per evidenziare il problema del paventato balzello sui costi dei traghetti per i residenti - raccontano i dirigenti forzisti - Negli ultimi anni noi residenti ci siamo visti togliere tutto quello che i nostri genitori e nonni avevano ottenuto. Grazie ai loro sforzi e alle loro richieste, fino a pochi anni fa, avevamo a disposizione dai 3 ai 5 posti riservati per residenti sui traghetti». Ma negli ultimi anni, dopo la scelta da parte della Regione di «fare un bando con regole bordeline - spiegano Bertucci e Tenerini - per far sì che la gestione dei trasporti marittimi venisse monopolizzata, non esistono più i posti riservati, non esiste più la ricerca di migliorie per agevolare chi si trasferisce in continente per malattia o per lavoro pendolare». Forza Italia ricorda come i sette sindaci elbani, in accordo, abbiano scritto a Giani per chiedergli di farsi promotore nei confronti dell' **Autorità di sistema portuale** di rivedere il pagamento della tariffa per i servizi resi al passeggero anche ai residenti e ai pendolari, fino ad oggi esentati. «La Regione deve ergersi a garante della nostra isola per evitare l' aumento del costo dei biglietti, per ripristinare il numero dei posti riservati ai residenti che si muovono per problemi sanitari o di lavoro pendolare, come era stato stabilito dalla compagnia Toremar prima del bando regionale». --

Sicurezza sul lavoro, la guardia resta alta

Ieri il presidio al porto dopo la tragedia costata la vita a un vigilante

L'ALLARME **ANCONA** Sindacati e Autorità portuale a confronto sulla sicurezza del **porto** da subito. È un appuntamento a stretto giro (entro il mese di novembre) l'assunzione di impegno presa tra Cgil, Cisl e Uil e Autorità Portuale al termine del presidio dei lavoratori che si è tenuto ieri mattina al Varco Repubblica del **porto** di **Ancona**. La manifestazione, organizzata dalle organizzazioni sindacali assieme alle categorie Filcams/Fisascat/Uilucs e Filt/Fit/Uilt a seguito della morte sul lavoro della guardia giurata Luca Bongiovanni, è servita per ampliare il discorso sicurezza. Nelle Marche nonostante i mesi del lockdown si sono verificati 38 incidenti mortali tra gennaio e settembre, oltre il 65% in più rispetto al 2019. «Come sindacato confederale stiamo rivendicando da tempo un'azione ben più mirata e incisiva in termini di sicurezza sul lavoro: in particolare in ambito portuale e con una attenzione specifica ai fattori organizzativi ed ai rischi di interferenza, che sono quelli rivelatisi più pericolosi», l'analisi dei sindacati. . Alla manifestazione ha preso parte anche il presidente dell' Autorità Portuale, Rodolfo Giampieri che ha detto «Di fronte ad un **porto** che sta creando sviluppo e occupazione, abbiamo tutti insieme il dovere, mondo sindacale, imprese, istituzioni, di non abbassare mai la guardia sul tema della sicurezza nel lavoro». I lavoratori hanno espresso cordoglio e vicinanza ai famigliari della vittima. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ladri scatenati, Monte Dago trema
Villino saccheggiato per la terza volta, i banditi incaucciati sono stati visti scappare per i campi inseguiti dai carabinieri. Faccia a faccia da brividi per i residenti: «Ogni anno è così, siamo esausti»

Sicurezza sul lavoro, la guardia resta alta
Ieri il presidio al porto dopo la tragedia costata la vita a un vigilante



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Più che un incidente una morte sul lavoro»

La manifestazione con presidio al porto dopo la tragedia di Luca Bongiovanni, l'addetto alla sicurezza del porto investito da un tir

di Alberto Bignami «Prima di essere un incidente stradale, quella di Luca è una morte sul lavoro. C'è bisogno di una cultura della sicurezza. E' allarmante il fatto che nelle Marche, nonostante i mesi del lockdown, si sono verificati 38 incidenti mortali tra gennaio e settembre, oltre il 65% in più rispetto al 2019». Il presidio dei lavoratori, tenutosi ieri dalle 10 alle 11 al Varco della Repubblica nel porto anconetano, è servito per ricordare Luca Bongiovanni, l'addetto alla sicurezza dell'Istituto di vigilanza Suretè morto travolto da un tir mentre si trovava al lavoro alla banchina 23 dello scalo; e per ampliare e rimarcare il discorso della necessità di maggior «sicurezza sul lavoro». «Chiediamo sicurezza - ha detto Claudia Mazzucchelli, Segretaria regionale Uil - anche perché se andiamo a esaminare i dati che ha illustrato l'Inail ad agosto, vediamo che il trend delle morti sul lavoro è assolutamente in crescita. Nelle Marche addirittura abbiamo avuto un aumento del 60% rispetto al 2019. Considerando il lockdown, e lo smart working diciamo che è un dato assolutamente preoccupante. La sicurezza non è soltanto una questione di norme ma di cultura, della sicurezza. Bisogna dunque fare un grande lavoro, un percorso culturale». «E' connaturato dall'attività portuale un elevato livello di rischio - ha detto Marco Bastianelli, segretario provinciale Cgil - . Rischio che è sempre stato coltivato in termini di tutela nelle aziende portuali e dal sindacato, ma è evidente che non basta. C'è bisogno di un lavoro estremamente sistematico nei confronti di chi in porto agisce e questo richiede una formazione profonda che abbia effetto sulle mentalità delle persone, sapendo poi che al porto vi sono moltissime attività che si svolgono nel medesimo luogo e nello stesso momento. Tanti operatori - ha proseguito -, come è successo al camionista, che non lavorano esclusivamente in questo ambito e che hanno bisogno di un'ulteriore interrelazione in termini di sicurezza. Abbiamo fatto un primo incontro formativo con l'Ap e il 18 (se non verrà cambiata la data ndr) - ha ribadito Marco Bastianelli - avremo una riapertura del tavolo che avevamo già iniziato prima della pandemia, per agire sui temi della sicurezza». «Questo - ha commentato Alessandro Mancinelli, responsabile Cisl Ancona - è un porto con una grande complessità e la sicurezza deve essere al centro di un sistema di relazioni tra imprese, sindacati e Ap. Rivendichiamo la necessità di avere luoghi di confronto, pianificazione delle attività di sicurezza, investimenti e formazione». Presente anche il presidente dell'Autorità Portuale, Rodolfo Giampieri. «Sono tragedie e momenti che non vorremmo vivere mai - ha detto -. L'impegno è quello di essere sempre più precisi e presenti. Essere qui, per noi, è la dimostrazione di quanto siamo vicini al mondo dei lavoratori. Oggi è un lutto collettivo, e il miglioramento è un processo collettivo. Dobbiamo essere tutti molto uniti per identificare tutte quelle formule e modalità che possono essere utili per migliorare qualsiasi situazione. E' un giorno triste per tutti - ha concluso Rodolfo Giampieri - e il sacrificio di Luca non può essere un sacrificio inutile». Purtroppo sono accadimenti che si ripropongono troppo spesso per non lasciare l'amaro in bocca... © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Metronotte investito, presidio lavoratori in porto Ancona

(ANSA) - **ANCONA**, 07 NOV - Sindacati e Autorità portuale a confronto sulla sicurezza del **porto di Ancona** entro il mese di novembre, dopo la morte della guardia giurata investita da un mezzo pesante alla banchina 23. E' l' impegno assunto da Cgil, Cisl e Uil e Autorità al termine del presidio dei lavoratori che si è tenuto questa mattina al Varco Repubblica del **porto**. La manifestazione, organizzata insieme alle categorie Filcams/Fisascat/Uiltucs e Filt/Fit/Uilt a seguito della morte sul lavoro della guardia giurata Luca Bongiovanni, è servita per ampliare il discorso sicurezza. Nelle Marche nonostante i mesi del lockdown si sono verificati 38 incidenti mortali tra gennaio e settembre, oltre il 65% in più rispetto al 2019. "Dati che non comprendono quest' ultimo episodio - attaccano i sindacati -. Se è pur vero che gli incidenti accadono, è anche più vero sulla sicurezza tutti - istituzioni, imprese, operatori - dimostrano puntualmente di non riuscire a far funzionare al meglio il sistema di norme e comportamenti necessari". (ANSA).



Cronache Ancona

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Schiacciato dal tir al porto, scatta il presidio di protesta: "Basta incidenti sul lavoro" (Foto)

ANCONA - Colleghi, lavoratori e sindacati si sono dati appuntamento questa mattina al Varco della Repubblica per ricordare Luca Bongiovanni, morto investito da una motrice mentre lavorava alla banchina 23, e per chiedere di non spegnere mai i riflettori sul tema della sicurezza

Ricordare Luca Bongiovanni e sottolineare l'importanza di lavorare in sicurezza per contrastare l'alto numero di morti sul lavoro che continuano ad avvenire. Si è svolto questa mattina dalle 10 alle 11 al Varco della Repubblica, nel porto dorico, il presidio organizzato da Cgil Cisl e Uil insieme alle categorie Filcams/Fisascat/Uiltucs e Filt/Fit/Uilt a seguito dell'incidente mortale sul lavoro di giovedì scorso alla banchina 23, dove ha perso la vita un addetto alla sicurezza dell'istituto di vigilanza Suretè. «Siamo qui - Giorgio Andreani, Segretario Cisl Trasporti - per sottolineare che quando c'è un morto significa che c'è qualcosa che non funziona e che non ha funzionato. Per questo dobbiamo tenere sempre alta la guardia e soprattutto non dobbiamo mai spegnere i riflettori rispetto alla sicurezza sul lavoro». Sicurezza che chiede anche Claudia Mazzucchelli, Segretaria regionale Uil

«perché dati dell'Inail alla mano - ha detto - nelle Marche c'è stato un aumento del 60% di morti sul lavoro rispetto al 2019. Un dato impressionante considerando il lockdown e lo smartworking. La sicurezza non è soltanto una questione di norme ma di cultura, della sicurezza. Bisogna fare un grande lavoro ed è necessario un percorso culturale proprio sulla sicurezza» Per Marco Bastianelli, segretario provinciale Cgil «C'è bisogno di un lavoro estremamente sistematico nei confronti di chi in porto agisce e questo richiede una formazione profonda, che agisca sulle mentalità delle persone, sapendo poi che al porto interagiscono moltissime attività nel medesimo luogo e nello stesso momento, come è stato per il camionista che ha investito Luca e che non agisce esclusivamente in questo ambito. Quindi - ha proseguito - hanno bisogno di una ulteriore interrelazione in termini di sicurezza che va verificata passo dopo passo. Noi non stiamo accusando nessuno - ha sottolineato -, diciamo solo che non possiamo più accettare che sia una casualità tutto sommato possibile, morire per poter lavorare, soprattutto con quello stipendio. Il 18 novembre avremo una riapertura del tavolo che avevamo già iniziato con l'Autorità Portuale prima della pandemia, per agire sui temi della sicurezza. Abbiamo idee e proposte come ce le avranno l'Ap e le imprese». «E' un porto, questo, con una grande complessità, dove ci sono traffico merci, passeggeri, turistico e peschereccio - ha detto Alessandro Mancinelli, responsabile Cisl Ancona -. Complessità che va governata, perché al suo interno conduce anche dei rischi. La sicurezza è uno di questi rischi che deve essere al centro di un sistema di relazioni tra imprese, sindacati e Ap. Rivendichiamo quindi la necessità di avere luoghi di confronto, pianificazione delle attività di sicurezza, investimenti e formazione. Elementi principali rappresentati oggi anche a nome del nostro collega Luca». «Di fronte ad un porto che sta creando sviluppo e occupazione - ha detto il presidente dell'Ap, **Rodolfo** Giampieri che ha partecipato al presidio -, abbiamo tutti insieme il dovere, mondo sindacale, imprese, istituzioni, di non abbassare mai la guardia sul tema della sicurezza nel lavoro. Ogni strategia deve sempre mettere al primo posto la sicurezza nel lavoro. Per questo ci stiamo confrontando anche su questo tema con le rappresentanze sindacali, per cercare insieme di migliorare sempre più questo fattore indispensabile per la crescita». Durante la manifestazione si è tenuto un minuto di silenzio per commemorare Luca Bongiovanni «Morto in

cronacheancona.it
la tua provincia in rete

HOME TUTTE LE NOTIZIE TUTTI I COMUNI SPORT POLITICA ECONOMIA EVENTI WINE & FOOD

BANCA MACERATA
Ti dà di più

NOI TI CONOSCIAMO
Ti formiamo un'azienda finanziaria personalizzata

Schiacciato dal tir al porto, scatta il presidio di protesta: «Basta incidenti sul lavoro» (Foto)

ANCONA - Colleghi, lavoratori e sindacati si sono dati appuntamento questa mattina al Varco della Repubblica per ricordare Luca Bongiovanni, morto investito da una motrice mentre lavorava alla banchina 23, e per chiedere di non spegnere mai i riflettori sul tema della sicurezza.

7 novembre 2020 - Ore 13:17
Giornale 24

di Alberto Bignami
Ricordare Luca Bongiovanni e sottolineare l'importanza di lavorare in sicurezza per contrastare l'alto numero di morti sul lavoro che continuano ad avvenire.
Si è svolto questa mattina dalle 10 alle 11 al Varco della Repubblica, nel porto dorico, il presidio organizzato da Cgil Cisl e Uil insieme alle categorie Filcams/Fisascat/Uiltucs e Filt/Fit/Uilt a seguito dell'incidente mortale sul lavoro di giovedì scorso alla banchina 23, dove ha perso la vita un addetto alla sicurezza dell'istituto di vigilanza Suretè.
«Siamo qui - Giorgio Andreani, Segretario Cisl Trasporti - per sottolineare che quando c'è un morto significa che c'è qualcosa che non

1. 13:13 - Deducto sicuro per la Chiesa. Voleva un'immagine "sacramentale" a Costanzo
2. 13:17 - Sottolineato dal tir al porto, scatta il presidio di protesta: «Basta incidenti sul lavoro» (Foto)
3. 13:28 - Dati in mano e chiedi: Risparmio a caccia di fondi per comprare tuboli e poi
4. 13:38 - Cgil: utile di protesta del sindacato: «Materie personali negli ospedali»
5. 13:44 - A Palatino arriva il bene per gli uomini del circo
6. 13:46 - Mancinelli: complessità del porto
7. 13:46 - Mancinelli: complessità del porto

una maniera agghiacciante - ha detto in lacrime la collega Marta Gramaccia, delegata sindacale Cgil della Suretè -. La sicurezza sul lavoro è qualcosa di delicato su cui noi ci battiamo costantemente. Luca - ha concluso - era una persona riservata, educata e sempre gentile. Una persona preparata e molto scrupolosa sul lavoro».



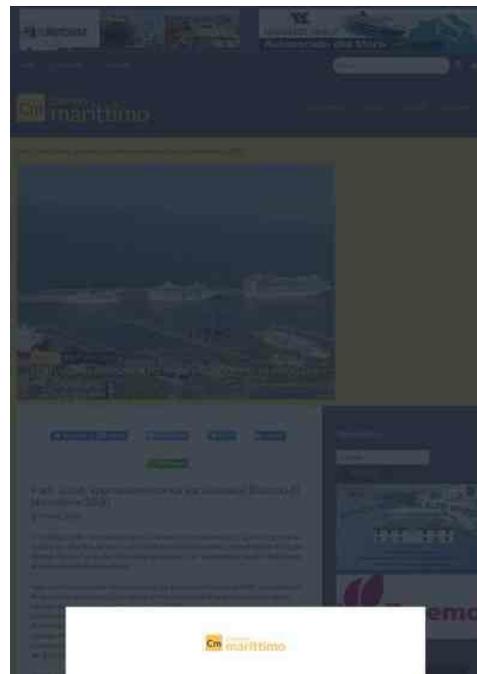
Banchine del porto, nuovo stanziamento dell' Autorità

GAETA C'è anche una sostanziosa fetta di investimenti per il porto di Gaeta nella seconda variazione al bilancio di previsione 2020 approvata all'unanimità dal Comitato di gestione dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Tirreno centro settentrionale. In particolare, sono stati messi a bilancio i finanziamenti stanziati dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti nell'ambito del fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese. Stanziamenti riguardanti due opere infrastrutturali per la viabilità del porto di Civitavecchia (per circa 70 milioni di euro) e il nuovo porto commerciale di Fiumicino (30 milioni di euro), previste nell'atto di programmazione triennale, oltre ad ulteriori 900 mila euro per la manutenzione straordinaria delle banchine del porto di Civitavecchia e a circa 250 mila euro della Regione per il porto di Gaeta, derivanti dal Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (Feamp). L'INTERVENTO Il presidente dell' Authority, Francesco Maria di Majo, dopo aver illustrato le attività realizzate in ambito infrastrutturale a partire dal 2018 e approvate dallo stesso Comitato di gestione, ha indicato alcune sfide fondamentali, in linea con la programmazione del Governo finalizzata ad intercettare i fondi del Recovery Fund. La prima riguarda lo sviluppo infrastrutturale delle opere e nuovi collegamenti con i tre porti laziali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta «al fine di innalzare il potenziale di crescita dell'economia e dell'occupazione; supporto alla transizione del verde e del digitale nonché all'innovazione e alla competitività, rispetto alla quale assumerà un ruolo fondamentale la prossima istituzione della Zona logistica semplificata», giudicata «un nuovo e concreto strumento di sviluppo e di crescita non solo dei porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, ma dell'intero territorio che, in questo periodo ha bisogno di risposte certe e immediate». L'altra sfida riguarda la riduzione dell'impatto sociale ed economico della crisi pandemica, in particolare attraverso l'istruzione e la formazione. Sandro Gionti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti laziali, approvata seconda variazione al Bilancio di previsione 2020

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



AdSP MTCS, Il variazione al bilancio di previsione 2020

GAM EDITORI

7 novembre 2020 - Seconda Variazione al Bilancio di Previsione 2020. Questo il principale argomento all' ordine del giorno del Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale approvato all' unanimità dai membri dell' organo di governance dell' ente portuale. Nello specifico, sono stati messi a bilancio i finanziamenti stanziati dal MIT nell' ambito del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, col Ministero che ha ritenuto prioritaria la proposta avanzata dall' AdSP per le due opere infrastrutturali per la viabilità del porto di Civitavecchia (circa 70 milioni di euro) e il nuovo porto commerciale di Fiumicino (30 milioni di euro), previste nell' atto di programmazione triennale, oltre ad ulteriori 900 mila euro per la manutenzione straordinaria delle banchine del porto di Civitavecchia e a circa 250 mila euro della Regione per il porto di Gaeta del Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e la Pesca (FEAMP). Inoltre, anche a seguito del rilievo in merito da parte della Corte dei Conti, si è proceduto alla rideterminazione dell' avanzo di amministrazione così che le somme impegnate originariamente in via prudenziale per passività potenziali da contenziosi con un' elevata probabilità di realizzazione sono confluite dai residui passivi nell' avanzo di amministrazione che, quindi, è passato da circa 15 milioni a quasi 52 milioni di euro comunque vincolati per il fondo rischi per contenziosi.



Porto, i lavori del Beverello annegano nell' acqua «zuffregna»

Una sorpresa, gradita o meno è tutto da vedere, quella che è stata consegnata a chi stava portando avanti i lavori di ammodernamento della banchina **portuale** del Molo Beverello a Napoli. Ci riferiamo, come rivelato da Antonio Pariante del Comitato di Portosalvo in un post sui social "dell' antico Beverellum dell' acqua zuffregna che secoli fa rappresentava una delle più belle e famose peculiarità della nostra città, l' acqua speciale. La ricchezza delle sorgenti napoletane, come molti sanno, era riconosciuta in tutto il mondo ed in epoca vicereale era particolarmente richiesta dai sovrani di Spagna che, apprezzandone la grande qualità organolettica, mandavano le loro navi cisterna a farne continue scorte. Oggi la capitale delle "preziose sorgenti" è scomparsa e tutto questo non esiste più ma quest' acqua rinnegata, come dice qualche eretico studioso, continua a scorrere sotto al molo assieme a quei dubbi progetti urbanistici che, attraverso gli interventi nel sottosuolo, ne hanno pericolosamente deviato il percorso e nascosto l' esistenza". Insomma, Napoli ritrova la fonte della sua "acqua ferrata", un tempo raccolta e conservata nelle "mummare" (anfore di terracotta), ritenuta capace di guarire ogni male, tanto da essere la più ricercata tra quelle vendute dall' acquafrescaio, o acquajuolo, mestiere antichissimo e che si ritrova nelle storie che i nonni raccontavano ai nipoti. ad Ma, superato il fascino del ritrovamento, attorno a questa scoperta le domande non sono poche. Possibile che nessuno ne fosse a conoscenza al momento di validare il progetto per il terminal del Beverello? E adesso che i lavori saranno per forza di cose bloccati, chi pagherà i danni? Non c' era modo di verificare prima l' esistenza, oltre ai reperti archeologici (vedi il molo borbonico) anche delle falde acquifere? Insomma, l' ennesimo problema cui deve far fronte un cantiere nato male e che continua a proseguire peggio. Basti ricordare che i finanziamenti promessi dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, con la legge 11 dicembre 2016, per il waterfront sono stati cancellati a giugno 2018, come riportato in esclusiva all' epoca da Stylo24 . E parliamo di 20,5 milioni di euro congelati dalla Corte costituzionale, che accolse il ricorso della Regione Veneto, dichiarando illegittima la parte della normativa che non prevedeva «un' intesa con gli enti territoriali in relazione ai decreti del Presidente del Consiglio dei ministri riguardanti settori di spesa rientranti nelle materie di competenza regionale». Allora l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale diretta da Pietro Spirito decise di utilizzare, raschiando letteralmente il fondo del barile, quei 17,5 milioni di euro destinati agli interventi di manutenzione delle banchine esistenti e delle infrastrutture portuali, che già versavano in pessimo stato allora. Oggi neanche a dirlo. Il tutto non prendendo minimamente in considerazione l' alternativa (a costo zero per le casse dello Stato) proposta dagli armatori. Ovvero quella di un investimento, completamente a carico dei privati, di circa 10 milioni di euro per costruire un nuovo Beverello. Operazione che avrebbe da un lato fatto risparmiare soldi pubblici e dall' altro regalato alla città un molo finalmente presentabile. Tutto sul Beverello, insomma, senza chiedere o volere aiuti. E, di conseguenza, tutto bloccato. Una sorta di all-in tornato indietro come un boomerang, per il quale adesso si attendono risposte. Perché, come appare chiaro, l' ovvio nuovo stop sarà frutto delle mancate verifiche del sottosuolo (comprese quelle archeologiche, come dicevamo). Mentre le banchine restano in condizioni di pericolo. E il biglietto da visita della città, nonché quella che dovrebbe esserne l' azienda più importante, fa di nuovo i conti con una gestione che definire discutibile è utilizzare un eufemismo.



Cronache di Salerno

Salerno

Il fatto- Firmato con l' Autorità di Sistema Portuale, il contratto per la realizzazione del progetto Ravenna Hub

Il ministro De Micheli, elogi alla Rcm Soddisfatti Elio ed Eugenio Rainone

Un Protocollo di Legalità al fine di garantire l' attuazione di idonee misure

Anche la ministra alle Infrastrutture e ai Trasporti, Paola De Micheli ha pubblicamente elogiato e incoraggiato l' impresa salernitana Rcm costruzioni del gruppo Rainone che, come azienda capofila, ha, alla presenza della rappresentante del Governo, ufficialmente firmato con l' **Autorità di Sistema Portuale**, il contratto per la realizzazione del progetto Ravenna Hub, un appalto di circa 200 milioni di euro che stravolgerà il **sistema** di scambi commerciali ed infrastrutturali del Mar Adriatico centro settentrionale. La firma è avvenuta in Prefettura, a Ravenna, dove la Rcm ha replicato il modello di buone pratiche già ampiamente condiviso anche a Salerno con la Prefettura locale: è stato sottoscritto un Protocollo di Legalità 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 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". Il Protocollo di Legalità è stato 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 ed è stato 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 De Micheli e del Presidente della regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini, collegati in videoconferenza, nonché del Sindaco di Ravenna, Michele de Pascale. L' avvio dei lavori a Ravenna (aggiudicato all' 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) conferma la leadership nel settore della realizzazione di Opere marittime e portuali dell' impresa salernitana che oltre ai lavori nel Porto di Salerno è attualmente impegnata anche con cantieri negli scali di Gaeta, Civitavecchia, Genova, Taranto, Palermo, Napoli, Marina di Carrara e Cagliari. I lavori di questa Prima Fase del Progetto a Ravenna, 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.



Porto, i dubbi sul nuovo varco tutti in coda a causa dei lavori

Agenti marittimi sul piede di guerra: un danno per la nostra economia, sistema non collaudato

Nuovo di zecca, inaugurato il 21 ottobre scorso sembrava avesse risolto le annose difficoltà registrate nel porto di Bari provocate dalle code interminabili per gli imbarchi e sbarchi sulle navi che collegano Bari con Albania, Croazia e Montenegro. Praticamente, l'inaugurazione del varco «Ac1», al Molo San Vito, non si sta rivelando un esempio di efficienza. Anzi, in attesa che vengano completati i lavori al varco più grande Ac3 (termineranno in primavera), sotto l'aspetto logistico la situazione sta peggiorando. «Il nuovo varco ha dei limiti oggettivi, è piccolo, per essere funzionale, per cui necessità di alcuni correttivi», spiega Renato Pasqualicchio, presidente di Raccomar (l'associazione degli agenti marittimi). «Abbiamo rappresentato tali difficoltà all'**Autorità portuale**, il cui segretario generale Vito Vespasiani ci ha assicurato già per i prossimi giorni alcuni correttivi: la creazione di una corsia d'emergenza sul varco Ac3 in ausilio al varco Ac1 e l'apertura di un accesso di emergenza a margine dei lavori in corso», dice ancora. Altri agenti della navigazione sono sul piede di guerra. «Così non si può andare avanti», commenta Vito Totorizzo (Spamat Gnv) anche a nome di alcuni colleghi. «È il risultato dell'illogicità di mettere in funzione un nuovo sistema senza collaudarlo. È un danno per tutta la nostra economia», dice ancora Totorizzo, mostrando alcuni dati. «Da quando è entrato in funzione, abbiamo riscontrato una media di ritardo di un'ora e dieci minuti nella partenza delle navi», rivela. Dunque, sembra che il nuovo varco non abbia risolto per niente le consolidate criticità delle quali il porto continua a soffrire. Come, appunto le problematiche legate proprio ai ritardi nelle partenze delle navi. Ecco, un altro esempio concreto: il 23 ottobre le navi in partenza per l'Albania hanno accumulato ritardi per oltre 4 ore lasciando il porto dopo le due del mattino a fronte di una partenza prevista per le 22. «Vi sembra che questo nuovo varco abbia risolto il problema? mormora un altro operatore che preferisce restare nell'anonimato macché. Stavamo forse meglio, quando stavamo peggio». Il punto è proprio questo. C'è poi chi reputa la nuova struttura addirittura inidonea e persino pericolosa sia per il passaggio dei mezzi pesanti, sia per l'incolumità del personale impegnato nei controlli. «E' vero, ne sono certo di questo commenta ancora il **portuale** perché nelle scorse settimane ero in turno e ho visto addirittura apportare modifiche in fretta e furia ad una pensilina che impediva il passaggio di un autoarticolato». Prima dell'inaugurazione nel nuovo varco i mezzi transitavano attraverso il varco AC3. Certo, anche in questo si creavano lunghe code agli imbarchi (soprattutto in estate) e di conseguenza ritardi nelle partenze, ma forse, secondo gli addetti ai lavori, sembrava che in qualche modo si fosse riusciti a trovare una soluzione per gestire l'emergenza. Forse il problema era generato dalla massiccia presenza dei passeggeri? Pare proprio di no visto che in questi mesi di piena emergenza sanitaria (e quindi con una presenza di passeggeri ridotti all'osso) i ritardi stanno persino superando quelli registrati fino all'estate 2019. Un paradosso che, di fatto, non si spiegherebbe. E invece, qualcuno è pronto a scommettere che sarebbe proprio il nuovo varco a provocare questi disagi ai quali si aggiungerebbe la lentezza nei controlli da parte delle forze dell'ordine, dogana compresa. Ne è prova il fatto che per verificare i documenti doganali spesso gli autisti restano ore incolonnati. Dunque, varco nuovo ma problemi vecchi. Le interminabili code nel porto di Bari, nonostante la ridotta presenza di mezzi e passeggeri continuano ad esserci.



La Gazzetta del Mezzogiorno

Bari

[red.cro.]

Il presidente Patroni Griffi «Fase di rodaggio, nessun ritardo A breve accessibilità raddoppiata»

«Ovviamente il nuovo varco è in una sorta di rodaggio. Infatti sono in corso una serie di migliorie destinate ad incrementarne l'efficienza sulla base dei suggerimenti e delle richieste dell' **autorità** di frontiera», afferma Ugo Patroni Griffi presidente dell' **Autorità portuale** del mare Adriatico meridionale, che respinge al mittente le accuse di ritardi e inefficienze. «Dati alla mano non risultano ritardi, tanto più che le ore di apertura della struttura sono state aumentate, quindi se i mezzi vengono avviati tempestivamente all'imbarco i tempi sono addirittura ridotti rispetto a quelli storici», aggiunge. «Si tratta di una polemica, ben conosciuta all' **Autorità**, di alcuni operatori che, a torto, temono che i lavori programmati del varco AC3, il maggiore degli accessi extra Schengen, possano in periodo di picchi (ad esempio, a Natale), generare un ritardo eccessivo nelle operazioni portuali». «Confidiamo che non sarà così: la cooperazione tra **autorità** di frontiera e operatori portuali, con cui i rapporti sono ottimi, consentirà di gestire senza intoppi il brevissimo periodo di completamento dei lavori. All'esito dei quali i varchi di accesso saranno più che duplicati rispetto a quelli precedenti», conclude Patroni Griffi. PRESIDENTE Ugo Patroni Griffi.



Bacino di carenaggio, la vera storia «Sarà Msc a gestirlo? Ma non ha la concessione...»

Il cammino accidentato del progetto tra il 1998 e il 2005, dall' Asireg all' Authority «Il vantaggio dello scalo è il retroterra enorme, questi spazi altrove non esistono»

Domenico LatinoGIOIA TAURO Un trait d' union tra i porti di Gioia Tauro e Genova, da sempre considerata l' antagonista per eccellenza dello scalo calabrese: dal nord sarebbero arrivati bacino di carenaggio e commesse, sulle sponde metaurine avrebbero messo la differenza dei soldi di un massiccio investimento grazie alla cosiddetta sovvenzione globale, che prevedeva il 50% di finanziamenti pubblici e l' altra metà di capitali privati. È ancora oggi un sogno da rincorrere; è ciò che sarebbe potuto essere ben ventidue anni fa e non è stato. A raccontare, con il luccichio ancora agli occhi, un pezzo importante della travagliata storia dell' infrastruttura gioiese, così lontano dalle "veline" alle quali in molti sono ormai abituati, è uno dei più esperti maestri di cantiere navale, con 50 anni di lavoro alle spalle presso l' OMSA, la prima officina di riparazioni private, quella della flotta Lauro, "padre" della Msc. I lavori effettuati proprio per Msc ancora se li ricordano: in quaranta giorni, ha trasformato una nave da bulk carrier a portacontainer. Stiamo parlando di Franco Grillo, un genovese di origini calabresi per parte di padre, emigrato da Parghelia a 14 anni, e dei nonni materni; tra i fondatori ed ex amministratore, dal 97 al 2005, della Zen Marine, i cantieri gioiesi famosi per essere probabilmente gli unici al mondo a non avere accesso all' acqua, il cui gruppo "Zen" è assurto agli onori delle cronache per una lunga e travagliata vertenza con l' **Autorità portuale**. Proprio nell' area in concessione alla Zen Marine dovrebbe essere posizionato il bacino di carenaggio progettato dall' **Authority**. Grillo e soci si erano attrezzati per fare un grande lavoro a Gioia, ma oggi quel che resta di quel progetto è un deposito con oltre 2 milioni di euro di macchinari per le attività di bacino, fresatrici e torni per la riparazione di timoni e assi elica fermi da allora. Grillo, rientrato in Calabria dopo diversi anni, racconta alla Gazzetta la sua incredibile storia. La prima volta al porto e i container di Genova messi in montagna. Franco Grillo venne per la prima volta in Calabria nel lontano 1973 per prendere contezza di un lotto di terreno che era stato assegnato alla sua famiglia all' epoca del terremoto e rimase folgorato dalle bellezze del luogo, dal mare in primis, tornandoci ogni anno in vacanza. "L' incontro" con il grande porto di Gioia risale al 1997: glielo fa vedere un suo amico gioiese, direttore dei rimorchiatori, che abitava a Vibo e Grillo, da esperto di cantieristica navale, si accorse subito che era funzionale per il transhipment e per ciò che aveva in mente anche lui. «Non c' entra il fatto che sia al centro del Mediterraneo - spiega l' imprenditore genovese - e neanche che sia il più grande perché non è vero, in confronto a Genova è una "pozzanghera"; però è un porto che ha un un retroterra che è enorme, la sua forza è la disponibilità di spazi che Genova non ha. A Gioia c' è un grande vantaggio: la nave attracca, vengono i cavalieri, prendono il container e lo sistemano in doppia fila; negli altri porti invece viene messo sul camion, viene portato nel piazzale, poi interviene una gru che lo deve sollevare magari fino al quinto piano di contenitori, non come qui che arrivano massimo a due piani. Perciò, viene maneggiato con un' operosità logistica che è complicatissima rispetto a Gioia. Non a caso l' ha ideato Ravano di Genova, ovvero MCT a Spezia, dove i contenitori a momenti se li portano in montagna! Inoltre, ha la possibilità di avere fondali da 18 metri, molto profondi, che altri non hanno, con la fortuna di avere quelli di fronte, in mare, a strapiombo». L' idea dell' officina riparazioni, il bacino di finezza e le commesse algerine A Grillo si accese la classica lampadina:



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

«Avevamo un bacino di carenaggio galleggiante - racconta - che non si poteva usare a Genova perché c'era una normativa diversa, con delle commesse per la flotta di Stato algerina che servivamo noi. Pensai allora di portarlo a Gioia, anche perché come misure era comodo, visto che le navi che dovevamo assistere erano passeggeri e petroliere, con un coefficiente di finezza, cioè il rapporto tra lunghezza e larghezza, in cui si preferiva la prima, a differenza delle porta container che sono delle navi chiattoni. Potevano quindi essere ospitate benissimo a Gioia che è un porto canale non occupando molto spazio in larghezza». Il viaggio di Fragomeni a Genova e l'Asireg dà l'ok, ma poi subentra l'Authority. Siamo nel '97 e Grillo contatta l'Asireg (non esisteva ancora l'Autorità portuale): «Invitai l'allora presidente Fragomeni a Genova - evidenzia - illustrandogli ciò che volevamo realizzare. Approfittammo della fiera nautica, ad ottobre, andammo a vedere l'officina e il bacino. Appena si rese conto dell'entità totale mi disse che avrebbe firmato subito la concessione. Ci diede l'area nord, che era destinata alle riparazioni navali, dove oggi c'è il terminal auto mentre allora era uno spazio vuoto. Poi, però, subentrò l'Authority: andai a parlare con il presidente dell'epoca il quale mi espresse la volontà di non rinnovare la concessione, perché non erano previste le riparazioni navali; era il '98 e noi avevamo appena cintato l'area. Ci fu un ricorso al Tar che abbiamo vinto. Era un periodo di confusione, venne nominato un nuovo presidente, Buscemi; per caso, lessi sul giornale che aveva indetto una conferenza dei servizi per l'assegnazione di quell'area alla "Blg"; andai perciò a trovarlo con in mano la sentenza dicendogli che era già stata assegnata a noi. Mi richiamò dopo qualche giorno, era il mese di novembre, per dirmi che aveva organizzato un'altra conferenza dei servizi per il 27 dicembre! Ci conferì e firmammo la concessione dell'area dove adesso c'è la Zen Marine, allora si chiamava Cain Sud; passati al diporto, infatti, cambiammo denominazione».

«L' apertura di Guacci? Avrebbe rovinato tutto»

Iniziano i primi problemi e la famosa "apertura" di Guacci Assegnata l' area, bisognava pensare al posizionamento del bacino: «Feci io stesso il disegno per collocarlo nei pressi della spiaggetta - rimarca - dall' Authority, però, mi dicevano che ci sarebbero stati dei problemi con l' evoluzione delle navi. Proprio per il discorso del "coefficiente di finezza", invece, non dava fastidio, ci stava, allora c' erano almeno 500 metri di bacino di evoluzione, doveva esserci un comandante ubriaco per toccarlo». Fermi tutti, ci si ingegna con la famosa ipotizzata apertura di bacino: «Parliamo di quel progetto faraonico di Guacci per cui le navi entravano da un lato e uscivano dall' altro, dove adesso c' è la spiaggetta della Zen Yatch per intenderci. In pratica, volevano tagliare il porto. Pensavano di migliorarlo e invece avrebbero rovinavano tutto, nel senso che se avessero realizzato una cosa del genere lo avrebbero perso per sempre, perché la parte di banchina utilizzata come entrata e uscita sarebbe rimasta un' isola, destinata quindi ad essere inghiottita dal mare mentre il canale si sarebbe col tempo insabbiato. Per fortuna l' idea fu scartata anche perché il Consiglio superiore dei Lavori pubblici disse di no, ma il bacino di carenaggio saltò definitivamente; ci misero il bastone tra le ruote in una maniera indescrivibile, dicevano che non era conforme al Piano regolatore però adesso lo piazzeranno lì». Grillo e soci però non si arrendono e partecipano ad una sovvenzione globale per la realizzazione di un cantiere per la riparazione e la costruzione di navi. Il ministero dà l' ok. In prospettiva del bacino, Cain Sud aveva acquistato 2,5 milioni di euro di macchinari L' apertura del cantiere navale: anche "senza una gamba", lavori importanti Il cantiere prende forma ma senza una gamba, ovvero senza il bacino: «Lavoravamo a "nave galleggiante" con un centinaio di dipendenti. Abbiamo fatto lo stesso cose importanti: abbiamo costruito due barche per le isole, una da Maratea e una da Portorosa; riparato imbarcazioni di Cipro; le navi di Maticena sono state trasformate qui a Gioia. Una volta, riparammo un' elica direzionale di prua facendo un' operazione molto delicata, cioè alzando la nave e spostando i contenitori verso poppa facendo fuoruscire l' elica. Insomma, effettuavamo interventi che solitamente si fanno in bacino con la nave in acqua». d.l.



Nuovo terminal container snodo strategico

Sebastiano Salemi

Consegnati i lavori (circa 50milioni di euro) per la realizzazione del nuovo terminal container nel porto commerciale della città megarese. L'**Autorità** di **sistema** portuale del mare di Sicilia orientale li ha affidati alla ditta aggiudicataria "Consorzio Infrastrutture Karl". L'intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l'attracco di nevi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200mila metri quadrati per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei Teu (unità di misura standard della lunghezza dei container, equivalente a venti piedi). «I sistemi portuali rivestono un ruolo fondamentale per la movimentazione nazionale ed internazionale delle merci - si legge nel comunicato dell' Adsp che comprende i porti di Augusta e Catania -. 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». È grande la soddisfazione del presidente Andrea Annunziata: «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». Sicilia "arancione"le critiche di Galluzzo «Assistiamo a una bruttissima pagina politica. Il governo Conte si è inventato il **sistema** dei "colori" alle regioni per punire politicamente e a convenienza ora uno ora l' altro, in modo da creare dissenso verso quei governi regionali che non sono allineati come la Sicilia». Così commenta Pino Galluzzo, deputato regionale di Diventerà Bellissima dopo la decisione del governo nazionale di dichiarare la Sicilia zona arancione. «Mi unisco all' indignazione dell' assessore Razza sulle farneticazioni sui posti letto in Sicilia. I nostri indici di occupazione dei posti letto sono ben al di sotto della soglia di allarme. Peraltro si riferiscono a dati della scorsa settimana. Si è fatto un uso strumentale dei dati a scopo politico».



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Nuovo terminal, lavori per 50 milioni di euro

Augusta. Consegnati i lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel porto di Augusta. Gli interventi affidati al Consorzio Infrastrutture scarl, per una somma di oltre 50 milioni di euro, prevedono 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 metri quadrati per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei container. «Si va incontro ad una nuova era per la logistica della Sicilia orientale. Il porto di Augusta - dichiara soddisfatto il presidente dell' **Adsp** Andrea 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. Inoltre, con la realizzazione del collegamento di ultimo miglio con la rete ferroviaria nazionale, che conetterà direttamente lo scolo megarese 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». Intanto il sindaco, Giuseppe Di Mare e l' assessore al Porto, Tania Patania hanno incontrato Marina Noè e Bruno Ferreri, rispettivamente presidente e vice presidente di Assporto, secondo i quali: «è importante che l' amministrazione comunale punti ad uno sviluppo sempre più concreto del porto, insieme all' **Adsp**. Occorre però rendere efficiente l' **Adsp** ed evitare che - sottolinea 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, secondo Assporto, 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 in cui si sono gettate le basi per una collaborazione che l' associazione degli operatori portuali auspica possa crearsi con l' amministrazione comunale. Agnese Siliato.



Dopo le proteste

Ficus tagliati al Foro Italico Monti: «Tutto in regola»

Sospetti e polemiche per via della potatura dei ficus al Foro Italico da parte degli operai incaricati dall' **autorità portuale**. Alcune associazioni ambientaliste hanno messo in dubbio le autorizzazioni che servono per svolgere attività di questo tipo e hanno segnalato l' accaduto al Comune. I lavori si stavano svolgendo nei pressi del porticciolo di Sant' Erasmo, dove si è tenuto un presidio ambientalista. È intervenuto anche il presidente della III commissione del Consiglio comunale, Paolo Caracausi, che ha inviato una email al presidente dell' **autorità**, Pasqualino Monti, chiedendo la sospensione dei lavori per scongiurare il rischio di danni al verde storico. «La storia degli ultimi tre anni della nostra struttura dimostra che noi il verde lo piantiamo, lo curiamo e lo riteniamo un bene prezioso - replica Monti, che guida l' **Autorità** di sistema **portuale** del mare della Sicilia occidentale -. Stiamo intervenendo, a supporto del Comune, per il bene degli alberi, non certo per eliminarli. Abbiamo dialogato con i tecnici e gli operatori dell' assessorato Ville e giardini, l' operazione è condotta da vivai specializzati che hanno ponderato ogni scelta. Siamo consapevoli che sarebbe stato più opportuno agire a gennaio, ma la situazione è talmente compromessa che non si può aspettare ancora senza correre il rischio di fare ammalare gli esemplari presenti. Da qui l' urgenza di un intervento di prevenzio.



Autorità Sistemi Portuali d' Italia. Cgil, Cisl, Uil: "Monti resti al suo posto"

'Siamo dell' idea che quando un dirigente fa bene il suo lavoro, ricoprendo un ruolo attivo e fondamentale nella valorizzazione delle infrastrutture necessarie e strategiche per le città di Palermo, Termini, Trapani e Porto Empedocle, debba restare al suo posto per portare avanti i progetti avviati. E' il caso di **Pasqualino Monti** presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale che ha dato un forte slancio al rilancio dell' aerea portuale di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle' progettando opere e infrastrutture per 491,8 mln, di cui 291,8 già appaltati e altri 200 già finanziati". Così i segretari generali di Filt Cgil Franco Spanò, Fit Cisl Dionisio Giordano e Uiltrasporti Agostino Falanga sollecitano l' intervento, presso il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, del Presidente della Regione Nello Musumeci e dei Sindaci dei comuni coinvolti sul possibile cambio al vertice dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale. 'Si avvicina il cambio al vertice di tutte le Autorità d' Italia, sappiamo che su **Monti** ci sono richieste da diverse Regioni, riteniamo che la scelta migliore che si possa fare sia quella di non interrompere questo processo virtuoso che sta solo portando benefici al rilancio dei porti e dei suoi livelli occupazionali. Siamo stati fautori, continuano i tre segretari, della sottoscrizione di un accordo con la stessa AdSP che ha permesso la stabilizzazione di 194 lavoratori, evidenziando la grande sensibilità e attenzione che il Presidente **Monti** ha posto sui temi della crescita occupazionale. Chiediamo quindi alle istituzioni locali, tutte, di intervenire in tale senso, affinché il Presidente **Monti** rimanga al suo posto. Bisogna evitare che la Sicilia sia privata di un dirigente pubblico che con il suo operato sta contribuendo attivamente allo sviluppo dell' Isola' concludono i tre segretari.

The screenshot shows the Alqamah website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like HOME, CRONACA, POLITICA, CULTURA, ECONOMIA, AMBIENTE, SPORT, and MUSICA E SPETTACOLO. The main article title is "Autorità Sistemi Portuali d'Italia. Cgil, Cisl, Uil: "Monti resti al suo posto"". Below the title, there's a quote: "Siamo dell'idea che quando un dirigente fa bene il suo lavoro, ricoprendo un ruolo attivo e fondamentale nella valorizzazione delle infrastrutture necessarie e strategiche per le città di Palermo, Termini, Trapani e Porto Empedocle, debba restare al suo posto per portare avanti i progetti avviati. E' il caso di Pasqualino Monti presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale che ha dato un forte slancio al rilancio dell'aerea portuale di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle' progettando opere e infrastrutture per 491,8 mln, di cui 291,8 già appaltati e altri 200 già finanziati". The article is attributed to "di Federico" and dated "7 novembre 2020". There are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. Below the article, there's a Facebook comment section with the text "Commenti Facebook:" and a small image of a person's profile picture.

"Nessun cambio al vertice dell' Autorità Portuale di Sistema"

Ninni Cannizzo

La città di Trapani vista dalle banchine del Ronciglio. (Foto Mario Torrente) La nota dei sindacati di categoria di Cgil, Cisl e Uil 'Siamo dell' idea che quando un dirigente fa bene il suo lavoro, ricoprendo un ruolo attivo e fondamentale nella valorizzazione delle infrastrutture necessarie e strategiche per le città di Palermo, Termini, Trapani e Porto Empedocle, debba restare al suo posto per portare avanti i progetti avviati. E' il caso di **Pasqualino Monti** presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale che ha dato un forte slancio al rilancio dell' aerea portuale di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle' progettando opere e infrastrutture per 491,8 mln, di cui 291,8 già appaltati e altri 200 già finanziati". Così i segretari generali di Filt Cgil Franco Spanò, Fit Cisl Dionisio Giordano e Uiltrasporti Agostino Falanga sollecitano l' intervento, presso il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, del Presidente della Regione Nello Musumeci e dei Sindaci dei comuni coinvolti sul possibile cambio al vertice dell' Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale. 'Si avvicina il cambio al vertice di tutte le Autorità d' Italia, sappiamo che su **Monti** ci sono richieste da diverse Regioni, riteniamo che la scelta migliore che si possa fare sia quella di non interrompere questo processo virtuoso che sta solo portando benefici al rilancio dei porti e dei suoi livelli occupazionali. Siamo stati fautori, continuano i tre segretari, della sottoscrizione di un accordo con la stessa AdSP che ha permesso la stabilizzazione di 194 lavoratori, evidenziando la grande sensibilità e attenzione che il Presidente **Monti** ha posto sui temi della crescita occupazionale. Chiediamo quindi alle istituzioni locali, tutte, di intervenire in tale senso, affinché il Presidente **Monti** rimanga al suo posto. Bisogna evitare che la Sicilia sia privata di un dirigente pubblico che con il suo operato sta contribuendo attivamente allo sviluppo dell' Isola' concludono i tre segretari.



Il Secolo XIX

Focus

VALERIA MANGIAROTTI La vice-presidente di MedCruise: «Navi più eco-sostenibili? L' elettricità non è la soluzione. Per ora puntiamo sul gas»

«Protocollo sanitario unico nel Mediterraneo Così le crociere potranno ripartire davvero»

ALBERTO QUARATI

Genova Valeria Mangiarotti, avvocato, è da poco vice-presidente di MedCruise, l' associazione che riunisce i porti crocieristici del Mediterraneo, sotto il nuovo mandato di Aris Batsoulis. Non del tutto una new entry, quella di Mangiarotti, che già in passato aveva ricoperto questa carica, ma il ritorno al ruolo della responsabile Marketing dell' Autorità di sistema portuale della Sardegna è stato salutato da Massimo Deiana, presidente dell' **Adsp**, come un premio «sia nel campo delle politiche ambientali del settore marittimo e portuale che nelle relazioni commerciali con i principali gruppi armatoriali». **Ma intanto il vostro settore è fermo, cosa possono fare i porti in un momento di questo genere?** «Una timida ripartenza, con uno sforzo enorme, va segnalata qui in Italia, con Msc e Costa che da fine estate hanno ripreso i viaggi, dopo un lavoro durissimo legato alla formulazione dei protocolli sanitari. Noi in questo momento di fermo ci stiamo concentrando sulle tematiche ambientali, cercando di capire come potrà essere meno impattante possibile l' industria delle crociere nei prossimi anni». Le compagnie in Italia stanno provando a dimostrare che la crociera è una vacanza sicura, a prova di virus. Esperienza replicabile a livello mediterraneo? «La risposta è sì, e c' è una commissione all' interno dell' associazione che si sta occupando proprio di questo: l' idea dovrebbe essere quella di provare a arrivare a un protocollo unico per i Paesi che si affacciano sul Mar Mediterraneo, indipendentemente dallo Stato in cui approda la nave. Il Mediterraneo è politicamente diviso, ma noi siamo una delle poche associazioni a cavallo di tre Continenti, e se vogliamo anche di quattro mari - oltre al Mediterraneo, anche il Mar Nero, il Mar Rosso e l' Oceano Atlantico». Crociere meno impattanti: quindi si parla di elettrificazione delle banchine. «Da quel punto di vista devo dire che MedCruise ha sempre sollevato qualche perplessità. Il dibattito su questa tecnologia, di cui si è cominciato a parlare una quindicina di anni fa, riguarda soprattutto la possibilità di realizzare nei porti infrastrutture che siano in grado di supportare consumi fino a 10 megawatt, che è il fabbisogno di energia delle navi da crociera più grandi ormeggiate una giornata in porto. Diverso, va precisato, è ovviamente parlare dei consumi per traghetti o navi merci, che hanno un fabbisogno di energia inferiore». **Quindi su cosa vale la pena puntare?** «Penso che sia soprattutto il gas naturale liquefatto a fornire le risposte migliori. Nel Mediterraneo si sta già creando una rete di infrastrutture, nella quale l' ultima entrata è La Spezia. Ma i progetti in corso sono numerosi e in grado di rispondere alla necessità di abbattere le emissioni delle navi». Però il metano non risolve il problema delle emissioni di azoto. «Ma taglia quelle di zolfo. Però attenzione, questa non è la tecnologia definitiva, ma certamente oggi è quella più facilmente realizzabile per rendere l' industria ancora più sostenibile. La nostra commissione Ambiente sta studiando e supportando anche altre tecnologie che possono diventare future soluzioni: penso alle batterie al litio che accumulano energia durante il viaggio e consentono di spegnere i motori in porto, e agli studi



Il Secolo XIX

Focus

sullo sfruttamento dell' idrogeno». --