



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 10 novembre 2020**



Prime Pagine

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

Trieste

10/11/2020	Il Piccolo Pagina 1	22
<hr/>		
10/11/2020	Il Piccolo Pagina 19	23
<hr/>		
10/11/2020	Il Piccolo Pagina 19	25
<hr/>		
09/11/2020	Ansa	27
<hr/>		

09/11/2020	Corriere Quotidiano		28
Porti: ministero Trasporti, cerca intesa per D' Agostino			
09/11/2020	Corriere Marittimo		29
Protocollo d' intesa siglato tra porto di Trieste e Agenzia Dogane -			
09/11/2020	Transportonline		30
Porto di Trieste: accordo con l'Agenzia delle Dogane per valorizzare la potenzialità dei punti franchi			
09/11/2020	The Medi Telegraph		31
Trieste spinge sui punti franchi			

Venezia

10/11/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 21	A.V.	32
«Il Governo non vieta le crociere e vuole il terminal a Marghera»				

Genova, Voltri

10/11/2020	Il Fatto Quotidiano	Pagina 6	<i>Valeria Bianchi e Stefano Vergine</i>	33
Armatori, gas e cliniche: chi finanzia mr. donazioni				
10/11/2020	Il Fatto Quotidiano	Pagina 6	<i>V.Bia e S. Ver.</i>	35
E chi lo foraggia ha preso i sussidi per il "Morandi"				

La Spezia

10/11/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 38		36
«Scelte coraggiose per il nostro scalo»				
10/11/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 38		37
Rumori molesti in porto, altolà all' archiviazione				
09/11/2020	Citta della Spezia			38
"Istituzioni spingano sul prp: conti più lo sviluppo del consenso"				
09/11/2020	Corriere Marittimo			39
Feder Lavoro chiede per il porto di Spezia, sviluppo e continuità				

Ravenna

10/11/2020	Corriere di Bologna	Pagina 7	<i>Enea Conti</i>	40
Maxi Porto al via i lavori C' è anche Rcm				

Livorno

10/11/2020	Il Tirreno	Pagina 16		41
Portuali e Cgil in lutto, a 91 anni Vinicio Cioni muore col Covid				

Piombino, Isola d' Elba

10/11/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 52		43
«La Regione eviti l' aumento del costo del biglietto»				

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/11/2020	Corriere Adriatico Pagina 15	44
<hr/> Maxi incendio dell'area ex Tubimar Budget di 300mila euro per la bonifica		
09/11/2020	Informatore Navale	45
<hr/> Porto di Ancona: Giampieri, sicurezza nel lavoro è priorità di qualsiasi strategia		

Napoli

09/11/2020	Shipping Italy	46
<hr/> Porto di Napoli: procedura partita per il deposito Gnl		

Salerno

10/11/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 14	<i>Vera Viola</i> 47
<hr/> Nelle Zes del Sud Italia sbarcano i primi investitori		

Brindisi

10/11/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	49
<hr/> Ok ad un nuovo piano regolatore del porto, intesa Authority-Sogesid		
10/11/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	50
<hr/> Intesa Sogesid-Authority Due anni per il nuovo Prp		
09/11/2020	Il Nautilus	52
<hr/> Brindisi: convenzione Autorità Portuale - Sogesid per il Piano regolatore portuale		
09/11/2020	Il Nautilus	53
<hr/> Brindisi avrà il suo Piano Regolatore del Porto		
09/11/2020	Informare	54
<hr/> Accordo AdSP - Sogesid per la stesura del nuovo Piano Regolatore del porto di Brindisi		
09/11/2020	Informatore Navale	55
<hr/> BRINDISI: CONVENZIONE AUTORITÀ PORTUALE - SOGESID PER IL PIANO REGOLATORE PORTUALE FIRMATO ATTO PER LA REDAZIONE DELLO STRUMENTO STRATEGICO E DI PROGRAMMAZIONE PER LO SCALO PUGLIESE		
09/11/2020	Informazioni Marittime	56
<hr/> Brindisi, firmata la convenzione per il Piano Regolatore Portuale		
09/11/2020	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 57
<hr/> Piano Regolatore del porto di Brindisi		
09/11/2020	Puglia Live	58
<hr/> Il porto di Brindisi avr un nuovo Piano Regolatore		
09/11/2020	The Medi Telegraph	59
<hr/> Brindisi mette in cantiere il nuovo Prp		

Taranto

10/11/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 13	60
<hr/> Porto, scaduto il mandato di Prete i sindacati ne chiedono la proroga		
10/11/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 40	61
<hr/> Servizi per i croceristi firmata la convenzione		

09/11/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	62
<hr/>			
09/11/2020	Ship Mag	Redazione	63
<hr/>			
09/11/2020	Il Nautilus		64
<hr/>			
09/11/2020	Informazioni Marittime		65
<hr/>			
09/11/2020	Shipping Italy		66
<hr/>			
09/11/2020	Corriere Marittimo		67
<hr/>			
09/11/2020	Informare		68
<hr/>			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

10/11/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 22		69
<hr/>			
09/11/2020	Reggio Tv		70
<hr/>			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

10/11/2020	Gazzetta del Sud Pagina 26		71
<hr/>			

Catania

10/11/2020	Quotidiano di Sicilia Pagina 8		73
<hr/>			
10/11/2020	Quotidiano di Sicilia Pagina 8		75
<hr/>			

Augusta

10/11/2020	MF Pagina 2	CARLO LO RE	76
<hr/>			
10/11/2020	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 20		78
<hr/>			

Palermo, Termini Imerese

09/11/2020	Economia Sicilia		80
<hr/>			

Focus

09/11/2020	Notiziario Assoport		81
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATO NEL 1876

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



Elezioni Birmania

Il trionfo di Suu Kyi oscurato dai Rohingya

di **Paolo Salom**
a pagina 23

Le feste di Genova

Ragazze drogate e abusate

I silenzi degli amici

sulle violenze del re del web

di **Giuseppe Guastella**
e **Gianni Santucci** a pagina 27



I risultati del monitoraggio: stretta per Liguria, Toscana, Umbria, Abruzzo e Basilicata. Gli ospedali ormai sono al limite

Altre 5 regioni in zona arancione

Verifiche dei Nas sui dati della Campania. La Pfizer: «Vaccino efficace al 90%». E la Borsa vola

INCERTEZZE DI TROPPO

di **Francesco Giavazzi**

Da dieci mesi siamo dominati da un'incertezza che invade tutti gli aspetti fondamentali della nostra vita — la salute, la scuola, il lavoro — ed è la maggiore fonte di preoccupazione delle famiglie. Chi ha il difficile compito di guidare un Paese dovrebbe evitare ogni scelta, ogni parola di troppo, che accresce anziché diminuire l'incertezza. Esempio resta la spiegazione dell'indice di contagio del Covid-19 da parte di Angela Merkel: le furono sufficienti pochi esempi concreti, poche parole chiare, per far capire come la diffusione della pandemia e la possibilità di essere contagiati fossero misurabili (il famoso indice Rt) e quale fosse, di conseguenza, la condotta da seguire. Le difficoltà in cui si trovano le famiglie italiane emergono dall'indagine dell'Istat sulla fiducia dei consumatori, misurata dalle loro percezioni sulla situazione economica generale, su quella della loro famiglia e sulle prospettive per i prossimi mesi. Tutti e tre gli indicatori, dopo il crollo di marzo-aprile, durante l'estate erano migliorati e in settembre il giudizio sulla percezione del «clima economico personale», era tornato a valori non lontani da quelli dei mesi precedenti l'inizio della pandemia. In ottobre invece tutti e tre gli indici sono di nuovo peggiorati, soprattutto quelli orientati al futuro.

continua a pagina 32

Mentre si attende la conferenza sullo spostamento della Campania — che potrebbe passare già oggi da zona gialla a zona rossa (i Nas sono al lavoro sui dati) —, Liguria, Toscana, Abruzzo, Basilicata e Umbria da domani passano nella zona arancione. Questo aggiornamento della «mappa del rischio» Covid determinato dai numeri arrivati ieri al governo. La nuova ordinanza porta la firma del ministro Roberto Speranza. Intanto, dopo l'annuncio diffuso dalle case Pfizer e BioNTech sulla efficacia del vaccino in preparazione, il mondo ritrova un pò di fiducia. Le Borse volano.

da pagina 2 a pagina 11 e 35



IL RISCHIO DELLA CHIUSURA TOTALE

La prova del 15 novembre

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

Il 15 novembre, a due settimane dal lockdown light, il governo analizzerà i dati. E non è escluso il blocco totale.

a pagina 3

SONO 55 I TENTATIVI IN FASE CLINICA

La corsa verso l'immunità

di **Margherita De Bac**

Sono 261 gli studi candidati a diventare vaccini. Quando (e quali) arriveranno? Si conserveranno a meno 80 gradi.

a pagina 9

PARLA IL CARDINALE RAVASI

«Nella solitudine la meditazione può aiutare a ritrovarci»

di **Walter Veltroni**



Il cardinale Gianfranco Ravasi, presidente del Pontificio consiglio per la cultura e del «Cortile dei gentili», mi ha sempre affascinato la tripla dimensione del suo pensiero: profondità, apertura, curiosità intellettuale per ogni forma di creazione umana.

continua alle pagine 28 e 29

I funerali A Roma l'ultimo saluto al batterista della band



Dodi Battaglia, Riccardo Fogli, Roby Facchinetti e Red Canzian: l'ultimo saluto dei Pooh all'amico e compagno Stefano D'Orazio

Le lacrime dei Pooh per l'addio a D'Orazio

di **Stefania Ulivi**

Ai funerali di Stefano D'Orazio, il batterista dei Pooh morto venerdì a 72 anni, c'erano i suoi compagni di vita e di musica per mezzo secolo: Roby Facchinetti, Dodi Battaglia, Red Canzian e Riccardo Fogli. In piazza del Popolo a Roma, davanti alla chiesa degli Artisti anche centinaia di fan che hanno intonato le canzoni del gruppo.

a pagina 31

USA TRUMP LICENZIA IL CAPO DEL PENTAGONO

Biden e Harris: ecco la squadra per battere il virus

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

La prima mossa del presidente eletto Joe Biden e della sua vice Kamala Harris per contenere il virus sarà la creazione di un comitato di tredici scienziati. È allo studio una task force nazionale con misure uguali per tutti gli Stati Usa. Il presidente ha lanciato un appello ai cittadini a indossare le mascherine e annunciato che il vaccino «appena disponibile sarà distribuito gratuitamente a tutti». Trump, intanto, sfilura il generale Mark Esper, capo del Pentagono: questa estate si era opposto allo schieramento dell'esercito in strada per reprimere le proteste antirazziste. Al suo posto Christopher Miller, direttore dell'antiterrorismo.

da pagina 12 a pagina 21

IL CONGRESSO I BALLOTTAGGI DI GENNAIO

E nella Georgia contesa si gioca il futuro del Senato

di **Viviana Mazza**

a pagina 19

Il tempo dà forma ai tuoi sogni.

Con i Piani di Accumulo di Fidelity il tempo diventa alleato dei tuoi investimenti.

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La controfiguraccia

ormai ex commissario alla Sanità calabrese Saverio Cotticelli passerà alla storia delle figure di melma come il primo uomo che prese le distanze da sé stesso. Abbiamo visto tanti personaggi pubblici smentire una dichiarazione o affermare di essere stati mal interpretati. Ma l'intervista all'insaputa dell'intervistato, anzi con l'intervistato che dichiara di avere detto sciocchezze a causa di un malore o addirittura di un avvelenamento da droghe, è una primizia mondiale che minaccia di non restare priva di conseguenze né di emulazioni. Applicando il modello in modo estensivo, un rapinatore arrestato col mitra fumante sotto il braccio potrà dire, proprio come lui: guardate che questo non sono io, ma una controfigura.

Il Cotticelli sdoppiato fa crollare ogni residua certezza. E se dietro il cacciaballe che ha occupato la Casa Bianca negli ultimi anni ci fosse un timido impiegato della dogana di New York, trasformato in Trump da una pozione magica a base di frattaglie di hot dog? Il misurato, fin noioso Joe Biden non sarà in realtà un gangster rapper sotto l'effetto di sedativi? E chi ci garantisce che i Dpcm di Conte siano farina del suo sacco e non di qualche enigmista particolarmente oscuro, e che il premier non venga indotto a firmarli in stato di ipnosi da Rocco Casolino? Smentire tutto e smentire sempre, specie l'evidenza: questo ci insegna Cotticelli. Come quel signore che, sorpreso a letto con un'altra dalla moglie, quando lei urlò «Giovanni!», rispose «Giovanni chi?».

Investire con regolarità nel tempo può aiutarti a creare il capitale che ti serve per raggiungere i tuoi obiettivi, come la barca che hai sempre desiderato. Chiedi al tuo consulente di fiducia e investi sul futuro, con Fidelity.





Trump continua a non riconoscere la vittoria di Biden e caccia pure il capo del Pentagono. Ma sbaglia chi lo considera folle: sta solo alzando il prezzo



Martedì 10 novembre 2020 - Anno 12 - n° 311
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 2 comma 1 Roma Aut. 114/2009

DATI ALTI, MA STABILI

Lockdown, divisi i medici. Molti ospedali già pieni

MANTOVANI E RONCHETTI A PAG. 2-3

SCANDALO OPEN-RENZI

Nuova inchiesta su Carrai e i soldi al Giglio Magico



MASSARI A PAG. 8

ALTRO SCUDO IN ARRIVO

I parlamentari tentano di farsi più intoccabili

PROIETTI A PAG. 8

CHI È MARCO MANCINI

La spia del caso Abu Omar torna in pole per il Dis

BARBACETTO E PACELLI A PAG. 9

SULL'ACQUA DA SOLO

Il mio pescatore "in deroga" dopo le ore 22

Andrea Vitali

Parecchi anni fa, o forse farei meglio a scrivere troppi anni fa, ricevevati un'indimenticabile, contemporanea lezione di vita e poesia che ha segnato il mio modo di mettermi in relazione con gli altri. Fu lo stesso soggetto a impartirmi entrambe le cose. Di professione spazzino (gli operatori ecologici non erano ancora stati paratoriti), di minimale scolarità e suppongo di ben poche lettere. A PAG. 17



LIGURIA Il "governatore" e la rete di imprenditori amici

Soldi a Toti anche da aziende aiutate dallo Stato per il Ponte

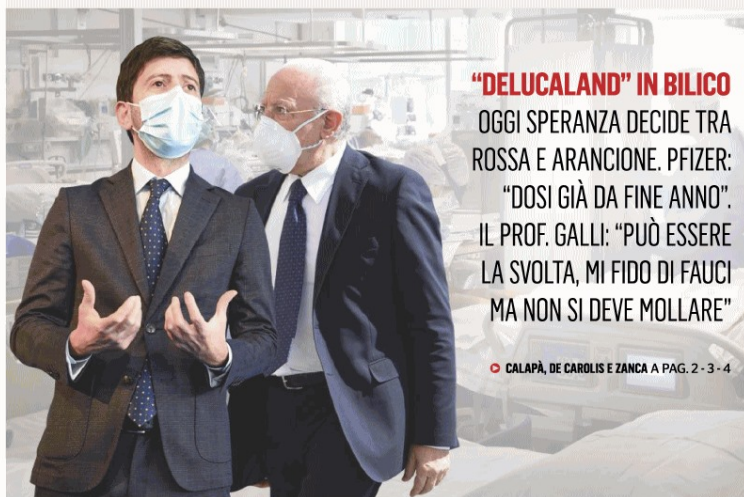
Con 530mila euro, è il politico italiano che riceve più fondi privati. Dagli Aponte ai petrolieri fino alle cliniche private. Lui replica: nessun conflitto di interessi, tutto registrato



BIANCHI E VERGINE A PAG. 6-7

CHIUSURE ALTRE 5 REGIONI DIVENTANO ZONE ARANCIONI

Tocca alla Campania E IL VACCINO È PIÙ VICINO



"DELUCALAND" IN BILICO OGGI SPERANZA DECIDE TRA ROSSA E ARANCIONE. PFIZER: "DOSI GIÀ DA FINE ANNO". IL PROF. GALLI: "PUÒ ESSERE LA SVOLTA, MI FIDO DI FAUCI MA NON SI DEVE MOLLARE"

CALAPÀ, DE CAROLIS E ZANCA A PAG. 2-3-4

LA SATIRA IN PERICOLO

Il nostro "Charlie" è il "Vernacoliere": rischia la chiusura



SALVINI A PAG. 16

LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Ditelo forte: "È falso!" a pag. 13
Ranieri Diritto alla blasfemia a pag. 11
Pasquino Il trumpismo resta a pag. 11
Lerner Pericoloso, non matto a pag. 15
Scanzi Tutti quei voti a Donald a pag. 11
Gismondo Troppi errori sui dati a pag. 12

PROUST, WARHOL & C.

Asciugamani e cristalli: i Vip ipocondriaci



TAGLIABUE A PAG. 18

La cattiveria

Radio 24: "Salvini ha detto una notizia falsa in trasmissione". Fateci sapere quando ne dice una vera, piuttosto



WWW.FORUM.SPINOZA.IT

Leopolda chi?

Marco Travaglio

Cinque domandine facili facili. 1) Chi ha accusato i pm che indagano su di lui di "cercare la battaglia, la ribalta e la visibilità mediatica", di "seguire la virilità sui social più che le sentenze della Cassazione", di essere "ossessionati" da lui e famiglia come "affetti stabili", di avergli inviato "un avviso di garanzia" anziché "una lettera di scuse" e di "passare le informazioni" a giornalisti? Ve lo dico io: l'Innominabile, indagato da mercoledì con Boschi & Lotti per 7,2 milioni di finanziamenti illeciti tramite la fondazione Open.

2) Secondovoi, cos'hanno fatto o detto il Quirinale, il Csm e l'Anm, giustamente prodighi di "pratiche a tutela" e note di solidarietà ai pm insultati e calunniati da B. e Salvini? Ve lo dico io: nulla. L'Anm non s'è mai riavuta dal marasma post-Palamara. E il Csm è vicepresieduto da David Ermini, amico dei tre indagati, ai quali (oltreché a Palamara) deve la poltrona. L'unico consigliere che avrebbe l'autorevolezza per chiedere una pratica a tutela dei pm aggrediti è Davigo, infatti l'han cacciato.

3) Avete mai visto la faccia o sentito la voce dei pm fiorentini Luca Turco e Antonino Nastasi, accusati dall'Innominabile di indagare lui e i suoi cari per "visibilità mediatica" e "virilità sui social"? Ve lo dico io: mai.

4) È vero che fior di "sentenze della Cassazione" hanno già assolto gli indagati, "smentito" il reato e trasformato gli inviti a comparire in "assurdo giuridico"? Ve lo dico io: la Cassazione non ha mai smentito i finanziamenti illeciti contestati dai pm sul caso Open. Ha accolto i ricorsi di tre renziani perquisiti (gli indagati Carrai e Donnini e il non indagato Serra) contro i decreti di sequestro firmati dal gip e confermati dal Riesame, ritenuti troppo vaghi. E ha invitato i giudici a motivarli meglio, perché il finanziamento illecito richiede la prova che la fondazione Open - usata per incassare da gruppi privati 7,2 milioni in 6 anni senza dichiararli nei registri parlamentari - agisse in "concreta simbiosi operativa" con la corrente renziana in "assenza di diversa concreta operatività".

5) Secondo voi, che ci fece Open con quei 7,2 milioni mai dichiarati dai renziani grazie alla privacy che copre i foraggiatori delle fondazioni? Ve lo dico io: finanziava i raduni annuali alla Leopolda e il comitato del Sì al referendum 2016, oltre a distribuire carte di credito a parlamentari renziani per le loro spese. Cioè pareva proprio agire in simbiosi operativa con la corrente renziana in assenza di diversa operatività.

Ci sarebbe pure una sesta domanda: chi ha detto che "la Leopolda non era un'iniziativa di partito né di una corrente Pd, ma di una fondazione dove c'era gente del Pd e di altri partiti"? Ma questa non riesco proprio a rispondere, perché mi scappa da ridere.





il Giornale



DAL 1974 CONTRO IL CORO
 Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI
 Anno XLVII - Numero 267 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
 ISSN 2324-9171 | Garda (ed. notturna)

C'È UNA SPERANZA

LA BORSA ARCHIVIA IL COVID

Pfizer annuncia un vaccino entro l'anno: i mercati brindano ALTRE CINQUE REGIONI IN ZONA ARANCIONE L'ISS: «RISCHIO DI EPIDEMIA NON GESTIBILE»

La casa farmaceutica statunitense annuncia l'arrivo di un vaccino contro il Covid efficace nel 90 per cento delle infezioni. Festeggiano le borse internazionali.

servizi da pagina 2 a pagina 13

**DUE VELOCITÀ
 I TEMPI DELLA SCIENZA
 E QUELLI DEI MERCATI**
 di **Marcello Zacché**

Non solo c'è ora una data per la fine della pandemia, del virus e del Covid-19. Cioè quella di ieri, 9 novembre 2020. Ma c'è addirittura l'ora esatta: le 12 e 45 minuti. In quel preciso istante è finito l'incubo. Non per noi comuni mortali, naturalmente, che ci siamo e ci resteremo dentro fino al collo per un bel po' di altri mesi. Bensì per i mercati azionari, le Borse di tutto il mondo che, alle 12.45 di ieri, (Cet, Central Europe Time, il nostro fuso orario), hanno fatto uno scatto di quasi il 6% in pochi istanti. A scatenare gli acquisti è stata la notizia che il vaccino contro il Coronavirus, messo a punto dall'americana Pfizer e dalla tedesca BioNTech, è efficace al 90 per cento. Un dato superiore alle aspettative, che arriva dalla conclusione delle sperimentazioni sugli uomini. La notizia, che non permette alcuna previsione né sui tempi, né sulla reale efficacia del vaccino, ha come spezzato in due la realtà: da un lato sono rimasti il pronto soccorso intasati, i contagi in crescita, il lockdown e le terapie intensive; dall'altro i mercati hanno fatto un improvviso balzo temporale in avanti, entrando in una loro realtà virtuale, libera dal Covid-19. Una proiezione presente di un futuro indefinibile, ma ormai certo, senza più virus. La raffigurazione di questo nuovo stato si è vista sui listini con una rapidità impressionante, come se i titoli azionari, con l'economia reale che rappresentano, avessero trovato un buco nero attraverso il quale trasferirsi all'istante (...)

segue a pagina 2

A CASTELFRANCO VENETO I PARENTI POSSONO ANCORA INCONTRARSI



UNITI Un figlio abbraccia la madre ospitata nella struttura veneta

Nella Rsa dove l'umanità non rinuncia agli abbracci

Manila Alfano

C'è un abisso che separa il compito da svolgere e la sfida da vincere. Fuori le difficoltà sono tante, i numeri del Covid tornano a far paura, e gli anziani ricoverati nelle case di riposo continuano a soffrire per la lontananza dai propri cari. È dalla prima ondata di marzo, che le case di riposo hanno ridotto gli incontri tra i ricoverati (...)

segue a pagina 8

**IL CAOS DEGLI INDENNIZZI
 Artigiani della moda a secco
 Ristori a escort e sexy shop**

Antonio Signorini

Arriva la lista definitiva delle categorie che avranno diritto ai nuovi ristori legati alle zone rosse e le sorprese non mancano. Oltre all'esclusione di comparti cruciali, come la moda e l'artigianato, si scopre che a ricevere il bonus saranno le agenzie di escort (equiparate, ai fini fiscali, alle agenzie matrimoniali) e i sexy shop.

a pagina 12

IL CASO CALABRIA

**Sospetti e veleni sui commissari
 Si muovono i pm**

Felice Manti

a pagina 11

le analisi

DIVERSO APPROCCIO

Di chi è colpa se oggi il Paese non si mobilita contro il virus

di **Marco Zucchetti**

Oltre al conto delle terapie intensive, l'età media dei pazienti e l'incidenza dei positivi sul numero dei tamponi, a segnare la differenza fra l'ondata di contagi di marzo e quella attuale c'è un dettaglio impossibile da misurare con gli strumenti della scienza, ma che pesa più di tutti i dati medici. Non riguarda il virus, bensì la popolazione, e (...)

segue a pagina 6

CRISI E PROTESTE

Medici di base e infermieri: camici bianchi, si apre il fronte

di **Francesca Angeli**

Niente ferie e turni di riposo saltati uno dietro l'altro. Medici non specialistici e infermieri di medicina generale spediti aappare buchi in reparti per i quali non hanno la necessaria preparazione. Medici d'emergenza «comandati a prestare cure a pazienti ricoverati in reparti Covid» scoperti nonostante i reparti d'emergenza siano a loro volta (...)

segue a pagina 9

IL FRONTE IN BRIANZA

**«È come Codogno con 340 positivi»
 Monza ha paura**

Paola Fucilieri

a pagina 7

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPROFONDIRE INFO) NOSTRE, IL 2020 CONVIENE IL 2020 (VEDI ART. 1, C. 108, MURRO)

HERNO

L'ANTICIPAZIONE DELL'AUTRICE DEI RECORD

**Dopo Harry Potter una favola
 «Benvenuti a Cornucopia»**

di **J.K. Rowling**

C'era una volta una minuscola nazione chiamata Cornucopia, da secoli governata da una lunga stirpe di re dai capelli biondi. Ai tempi della nostra storia il re si chiamava Teo il Temerario. Il "Temerario" l'aveva aggiunto lui la mattina dell'incoronazione, in parte perché (...)

segue a pagina 25
 Barbieri a pagina 25

TASK FORCE ANTI COVID, MANCANO LE RISORSE

**La Ue accoglie Biden coi dazi
 «Ma siamo pronti a toglierli»**

di **Vittorio Macioco**

In edicola con «il Giornale»
 vita e battaglie di De Gaulle



Benvenuto Joe Biden. L'Europa accoglie il futuro presidente degli Stati Uniti con un muro di tasse. Bruxelles ha deciso proprio ieri di mettere 3,99 miliardi di dollari di dazi sull'importazione degli aerei Boeing e su altre merci ad alto quoziente tecnologico. È l'ultimo atto della guerra (...)

segue a pagina 16
 servizi alle pagine 14-15 e 16



IL GIORNO

MARTEDÌ 10 novembre 2020
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, le motivazioni del gip. Forte spinta antisociale

**La violenza nell'attico:
resta in cella Mister startup
«Disprezza le donne»**

Giorgi a pagina 18



Como, prestiti con tassi del 600%

**Presi tre usurai
I "clienti"
li difendono**

Pioppi a pagina 15



Altre cinque regioni in zona arancione

Da domani maggiori restrizioni in Toscana, Liguria, Umbria, Abruzzo e Basilicata. E oggi potrebbe essere retrocessa la Campania. Il Covid dilaga in Lombardia ma risparmia Bergamo. L'Agenzia per la Salute: «È la prova che qui è stata raggiunta un'immunità diffusa»

Servizi
da p. 2 a p. 9

Gli errori di governo e regioni

**Sanità in tilt
E la colpa non è
solo del virus**

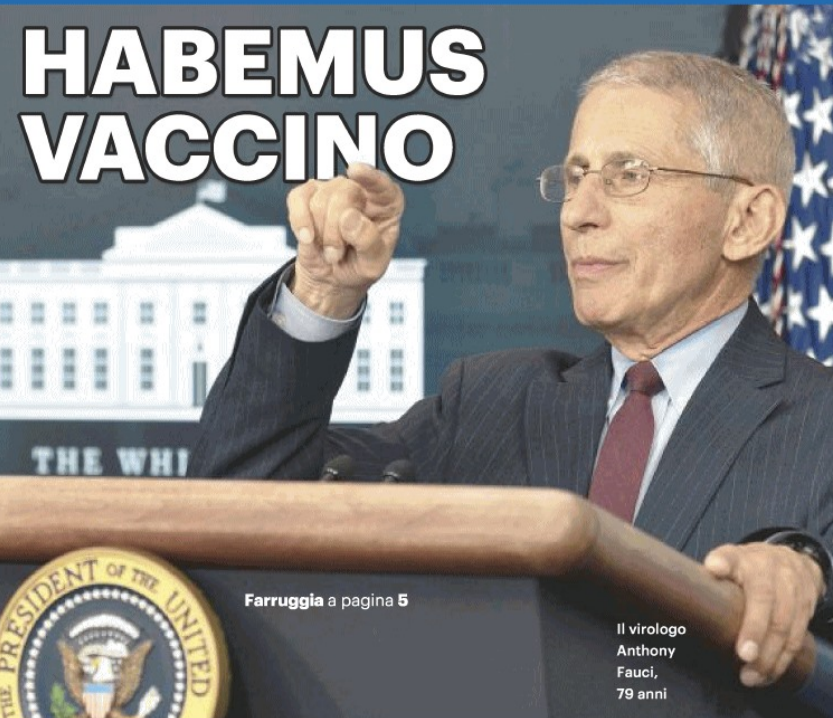
Raffaele Marmo

Gli allarmi dai toni drammatici e gli appelli accorati per un nuovo lockdown nazionale di medici e infermieri sono il segnale più preoccupante del contagio che dilaga. Ma, prima ancora, sono la prova finale, se mai ve ne fosse bisogno, del tracollo del nostro sistema sanitario nazionale. E, in questo senso, sono l'atto d'accusa principale delle gravissime e colpevoli inadempienze compiute dalla politica tra la prima e la seconda ondata.

Governo e, soprattutto, regioni hanno sprecato la pausa che il Coronavirus ci ha concesso tra maggio e settembre: gli inutili banconi a rotelle resteranno come la cifra del fallimento delle nostre istituzioni.

Continua a pagina 2

PFIZER: IL FARMACO FUNZIONA AL 90%. FAUCI: EFFICACIA STRAORDINARIA IN ITALIA DOVREBBERO ARRIVARE 1,6 MILIONI DI DOSI ENTRO DICEMBRE



Farruggia a pagina 5

Il virologo
Anthony
Fauci,
79 anni

DALLE CITTÀ

Il nodo mobilità

**Il Comune ritira
2.200 monopattini
E la Procura indaga
sette società**

Anastasio e Consani nelle Cronache

Museo in bilico per malaburocrazia

«Non è cultura...»
Wow spazio fumetto
rischia di chiudere

Vazzana nelle Cronache

La sentenza

**Non curò ergastolano
Condannato medico
del carcere di Opera**

Consani nelle Cronache



Ideato da Branson, corre in un tunnel sotto vuoto

**In treno a mille all'ora
Primo test con passeggeri**

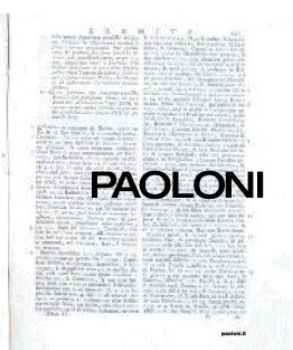
Bonzi a pagina 12



Certificazione Unesco al villaggio valdostano

**Lignan spegne i lampioni
«Siamo il paese delle stelle»**

Cutò a pagina 27





Giovedì l'ExtraTerrestre

MALESSERE ANIMALE La produzione della mozzarella bufala non è più solo un'eccezione campana. Ovunque crescono gli allevamenti intensivi



Culture

MARCO SANTAGATA Addio a 73 anni allo scrittore e critico letterario studioso di Dante e Petrarca Raffaele Manica pagina 15



Visioni

WILD FACTS Parlano i Dom, collettivo di ricercatori e performer impegnati in un progetto al Teatro India di Roma Lucrezia Ercolani pagina 16

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

MARTEDÌ 10 NOVEMBRE 2020 - ANNO L - N° 268

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

quotidiano comunista il manifesto

TRUMP, L'«INTRUSO» DEL MONDO

TOMMASO DI FRANCESCO

Donald Trump, resta come intruso alla Casa bianca, ha i giorni contati, anzi ricontati. Ma minaccia, avvia i ricorsi legali e, preparandosi al peggio, rimuove il capo del Pentagono. E mentre gli americani che hanno votato Biden giustamente ancora festeggiano, protesta anche l'anima dura della destra che grida ai brogli. Ma come reagisce il mondo, visto che le presidenziali degli Stati Uniti decidono di fatto le sorti del mondo intero, di ogni Paese e di ogni consenso internazionale? Insomma Trump «come fa ad ignorare il mondo?» che riconosce Biden, si chiedeva ieri il Washington Post. Ma Trump, il populista eversore di Manhattan, è stato davvero solo un «intruso» per il mondo che, invece, in buona parte non parliamo solo dei leader populistici che ora sanno che possono perdere, ha partecipato, subito e appoggiato la sua leadership? Da questo punto di vista insieme a scontate reazioni, accadono pronunciamenti tutt'altro che omogenei e spesso inattesi. I due grandi Paesi «nemici», la Russia e la Cina, che hanno sperimentato direttamente la strategia isolazionista ma economicamente aggressiva dell'«America first», significativamente aspettano in surplace, se non la nomina di gennaio, almeno qualcosa di più ufficiale. Perché quella strategia che ha arrecato tanto danno al mondo globalizzato ha però portato vantaggi all'economia statunitense. — segue a pagina 18 —

ABRUZZO, LIGURIA, UMBRIA, BASILICATA, TOSCANA. OGGI DECISIONE SULLA CAMPANIA. MA È CAOS DATI

Altre 5 regioni passano all'arancione

Dopo soli 5 giorni dall'adozione del nuovo sistema a fasce cambiano i colori delle regioni. Aumenta il livello di rischio da giallo ad arancione per Toscana, Liguria, Umbria, Abruzzo e Basilicata. La provincia di Bolzano - che aveva adottato misure molto restrittive pur essendo

«gialla» - va al rosso con Piemonte, Lombardia, Calabria e Valle d'Aosta. Nuove misure da domani: ristoranti e bar sempre chiusi, divieto di entrata e uscita dalla regione senza validi motivi, stop agli spostamenti tra comuni. La stretta durerà 15 giorni, ma già il prossimo fine

settimana - se la situazione dovesse peggiorare - potrebbe scattare la zona rossa. Ma nel monitoraggio si registrano falle e la cabina di regia è in sofferenza. L'ordine dei medici e gli anestesisti: lockdown per tutto il paese.

CAPOCCI, CARUGATI PAGINE 2,3

L'ANNUNCIO: «EFFICACE AL 90%»

Buone notizie sul fronte vaccino

La società farmaceutica Pfizer annuncia: vaccino efficace al 90%. Ma non sarà autorizzato prima della terza decade di novembre e solo il 10% della

popolazione potrà riceverlo di qui a un anno. La corsa al vaccino è stata influenzata dal duello per la Casa Bianca.

ANDREA CAPOCCI A PAGINA 5

Foto Ap



Testacoda

Dopo la Corte suprema, il Pentagono. Trump licenzia il capo della Difesa Mark Esper, che in estate aveva detto no all'idea di schierare l'esercito contro le proteste di Black Lives Matter. Primo discorso da presidente di Biden, che lancia la sua task force anti-Covid

pagine 8-11

Alexander Stille/Intervista Un'eredità che rischia di pesare ancora a lungo

Guido Caldiron PAGINA 9

America latina Per Cuba e Venezuela un orizzonte (semi) nuovo

Roberto Livi PAGINA 11

Usa/Europa Pasticciaccio Brexit e sollievo Merkel

Claudi, Merlo PAGINA 10

CALABRIA Elezioni rinviata. Ipotesi Gino Strada per la sanità



Rinvio lungo. Fino a una data da stabilirsi tra il 10 febbraio e il 15 aprile. Il Consiglio dei ministri congela le elezioni regionali in Calabria, mentre nel romanzo infinito della sanità calabrese arriva una buona notizia: il nuovo commissario straordinario potrebbe Gino Strada, fondatore di Emergenza. DIONISALVI, MESSINETTI A PAGINA 2

Calabria Gli ultimi disastrosi 10 anni, la stagione dei commissari

BATTISTA SANGINETO

È il 30 luglio del 2010 quando il presidente Giuseppe Scopelliti fu nominato, da Giulio Tremonti, Commissario della sanità della regione Calabria per il rientro dal debito che, all'epoca, ammontava a circa 150 milioni.

— segue a pagina 19 —

Oltre le pandemie Archiviare il bipolarismo spietato

ALFIO MASTROPAOLO

È ora di archiviare il bipolarismo. Fare dell'Italia una democrazia bipolare è stata un'idea sciagurata. Una volta ridotta la frammentazione partitica con le sue torbide pratiche «consociative» si sarebbe dovuta moralizzare la vita pubblica e riprendere la strada della crescita.

— segue a pagina 19 —

Lele Corvi



01110 Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. - G. 01/CR/02/01/03 9 770205 113000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 311 ITALIA
SPECIFICAZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 682/96

Fondato nel 1892



Martedì 10 Novembre 2020

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Oggi la sentenza DeLa e lo 0-3 contro la Juve «Fummo costretti a non partire»
Pino Taormina a pag. 17



Il caso Il calcio in ostaggio dei tamponi, Gravina: «Test unici per tutti»
Bruno Majorano a pag. 16



Il personaggio Inarrestabile Ibra l'Highlander che condiziona un campionato
Marco Ciriello a pag. 34



Il governo e il virus REGOLE INCERTE E STRATEGIA INESISTENTE

Alessandro Campi

Nel contrasto alla pandemia la strategia del governo sembra quella di non averne nessuna, salvo la gestione ordinaria ed estemporanea dell'emergenza. E se ce l'ha bisogna ammettere che la tiene ben nascosta.

Che la situazione sia sfuggita di mano e sia dunque gravissima nessuno ormai lo nega. Il sistema di tracciamento dei positivi è sostanzialmente saltato ovunque in Italia. I medici di base non riescono più a fare da filtro tra pazienti e ospedali. I dati diffusi dalle autorità non si capisce quanto siano affidabili e invece di informare e tranquillizzare producono l'effetto contrario: aumentano la confusione e l'ansia. Gli operatori sanitari, ormai da giorni, non fanno altro che denunciare l'avvicinarsi inevitabile del collasso e chiedere un lockdown generalizzato.

Qualcosa, verso la coda dell'estate e nelle settimane successive, è andato decisamente storto rispetto alle previsioni e alle speranze: le discoteche aperte, gli assembramenti serali per l'aperitivo, i ristoranti affollati, i vacanzieri tornati infetti nelle grandi città, le resse sui mezzi pubblici per andare al lavoro o a scuola, il ritorno nelle aule di milioni di ragazzi. Un giorno ci spiegheranno come e perché il virus è ripartito con tale virulenza.

Ma in questo momento ragionare sulle cause interessa poco. Contano gli effetti e il modo con cui fronteggiarli. Il problema è cosa fare per evitare che i contagi proseguano con l'attuale ritmo.

Continua a pag. 35

Campania, il balletto dei divieti

► Per ora la Regione resta in fascia gialla: oggi la decisione dopo una nuova verifica
Le ipotesi: l'intero territorio diventa arancione o solo Napoli e Caserta zone rosse

Ettore Mautone

Gialla, arancione o rossa? La Campania, per ora ancora zona gialla, è osservata speciale: oggi arriva la decisione. I dati epidemiologici aggiornati sono stati certificati e analizzati ieri dal Comitato tecnico scientifico che affianca il ministero della Salute. Oggi supplemento d'indagine, tre ipotesi: la Campania resta zona Gialla, diventa tutta Arancione, o le sole zone di Napoli e Caserta zone rosse.

A pag. 3. Galasso, Gentili, Melina, Pappalardo e Santi alle pagg. 2 e 4

Il colosso Usa: funziona al 90% La svolta a sorpresa della Pfizer «A Natale 50 milioni di vaccini»

Il vaccino anti-Covid sviluppato da Pfizer e BioNTech è efficace nel prevenire il 90% delle infezioni. «Efficacia straordinaria», dice Fauci. Volano le Borse: Wall Street a metà seduta sale di circa il 4%. L'azienda annuncia 50 milioni di dosi già a Natale e 1,3 miliardi nel 2021. L'Europa prenota 300 milioni di dosi.

A pag. 3. Arcovio, Calò, Evangelisti e Melina alle pagg. 6 e 7



I focus del Mattino Il flop delle cure a domicilio «Noi abbandonati al fai da te»

Maria Pirro

Storie di napoletani che sanno cosa significa emergenza Covid e cure fai-da-te. Quali sono le difficoltà nell'assistenza domiciliare che oggi spingono tante persone a organizzarsi da soli per fare i tamponi e le terapie. In attesa di una chiamata dall'Asl che tarda.

A pag. 5



La svolta in Usa Intanto Trump licenzia il capo del Pentagono



Il presidente eletto Biden e la vice Harris durante il vertice in streaming con gli scienziati

Covid, Biden convoca gli scienziati

Flavio Pompetti a pag. 10

Bimbo ucciso di botte sei anni alla madre che non lo ha difeso

Cardito, patigno assassino condannato all'ergastolo
La scuola non denunciò: tre maestre a processo

Marco Di Caterino

Condannato all'ergastolo Toni Essobdi Badre: a Cardito uccise a bastonate il piccolo Giuseppe. La mamma del bimbo, Valentina Casa, condannata a sei anni di reclusione: non impedì al compagno di accanirsi sui figliuoli, vittime della violenza dell'uomo; un'altra figlia della donna finì in ospedale per le botte. Nel luglio 2021 processo a maestre e dirigente scolastica dell'istituto frequentato dai bambini: avrebbero «nascosto» le violenze non segnalando il caso agli assistenti sociali.

In Cronaca

L'inchiesta Dda Avellino, il clan condizionava voto e aste in tribunale

Quattordici arresti, 8 in carcere e sei ai domiciliari. È il colpo inferto ieri dalla Dda partenopea al Clan Partenio, egemone nella città di Avellino. Condizionato il voto amministrativo, pilotate le aste giudiziarie.

Colucci a pag. 12

Lo studio italiano pubblicato su Nature

Quella spinta del sole che dà forza ai terremoti

Mariagiovanna Capone

I Sole (nel tondo una foto ravvicinata dal sito della Nasa, ndr) potrebbe influenzare la sismicità sulla Terra. Nel corso degli anni sono state avanzate alcune teorie spesso abbandonate per dati non sufficientemente confortanti, ma stavolta c'è un team tutto italiano che confermerebbe questa possibilità. A luglio scorso c'è stata una prima pubblicazione sulla prestigiosa rivista Nature con un

primo set di dati, e ora arriva una nuova pubblicazione che approfondisce lo studio che correla attività solare e sismicità globale, identificando per la prima volta nei cataloghi sismici mondiali, un effetto di correlazione tra gli eventi sismici a «lungo raggio», ossia a distanze di migliaia di chilometri, ben diversa dall'interazione a «corto raggio» (entro le distanze comparabili con la dimensione delle faglie).

Continua a pag. 34

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° 311 ITALIA
Sped. in A.P. DL353/2003 conv. L.46/2004 art.1, c.1 DCB-RM

NAZIONALE



Martedì 10 Novembre 2020 • S. L...

IL GIORNALE DEL MATTINO

commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Ha trent'anni Scoperto Geco il writer romano super ricercato «Mi avete beccato»
Troili a pag. 16



Calcio e caso tamponi A Roma il derby lo giocano le Asl: bloccati i nazionali romanisti e non i laziali
Gravina: rischiamo sanzioni
Bernardini e Tenerani nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero Casa
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Paradosso Italia
Le regole da rispettare e la strategia che non c'è

Alessandro Campi

Nel contrasto alla pandemia la strategia del governo sembra quella di non averne nessuna, salvo la gestione ordinaria ed estemporanea dell'emergenza. E se ce l'ha bisogna ammettere che la tiene ben nascosta.

Che la situazione sia sfuggita di mano e sia dunque gravissima nessuno ormai lo nega. Il sistema di tracciamento dei positivi è sostanzialmente saltato ovunque in Italia. I medici di base non riescono più a fare da filtro tra pazienti e ospedali. I dati diffusi dalle autorità non si capisce quanto siano affidabili e invece di informare e tranquillizzare producono l'effetto contrario: aumentano la confusione e l'ansia. Gli operatori sanitari, ormai da giorni, non fanno altro che denunciare l'avvicinarsi inevitabile del collasso e chiedere un lockdown generalizzato.

Qualcosa, verso la coda dell'estate e nelle settimane successive, è andato decisamente storto rispetto alle previsioni e alle speranze: le discoteche aperte, gli assembramenti serali per l'aperitivo, i ristoranti affollati, i vacanzieri tornati infetti nelle grandi città, le resse sui mezzi pubblici per andare al lavoro o a scuola, il ritorno nelle aule di milioni di ragazzi. Un giorno ci spiegheranno come e perché il virus è ripartito con tale virulenza.

Continua a pag. 18

Stretta in cinque regioni «Ma il vaccino è pronto»

►Abruzzo, Basilicata, Liguria, Toscana e Umbria da domani zone arancioni
L'annuncio della Pfizer: il farmaco è efficace al 90%. E le Borse festeggiano

ROMA Arriva la stretta in cinque regioni: Abruzzo, Umbria, Toscana, Liguria e Basilicata passano in zona arancione. Quindi con maggiori restrizioni. La Campania rischia. Intanto arriva l'annuncio della Pfizer: «Il vaccino è pronto ed è efficace al 90%». Festeggiano le Borse mondiali.

Ajello, Arcovio, Bassi Gentili, Evangelisti e Melina da pag. 2 a pag. 11

La sanità calabrese e la battaglia persa del generale a riposo

Francesco Grillo

La persona sbagliata al posto sbagliato, nel momento peggiore.
Continua a pag. 18

Imprese e commercianti: serve un piano serio

L'ipotesi di Natale con il lockdown rischia di costare all'Italia 110 miliardi

ROMA L'ipotesi del periodo natalizio in lockdown potrebbe costare all'Italia 110 miliardi di euro e un altro colpo mortale al Pil. È scritto nero su bianco nella Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza. E preoccupa anche l'occupazione.
Bisozzi e Mancini a pag. 7

L'intervista

Severino: «Così l'emergenza può diventare un'opportunità»

Roberta Amoroso

«L'emergenza può diventare un'opportunità per innovare». La professoressa Paola Severino, vice presidente Luiss, deve fare i conti con la pandemia: «Nella nostra Aula Magna, che ospita fino a 1600 persone, era presente il solo vertice dell'Università. Ma erano collegati in 16 mila da remoto».



A pag. 21

Un Paese due presidenti: Joe pensa all'epidemia, Donald licenzia Esper

L'esercito di Biden contro il Covid E Trump decapita il Pentagono

Joe Biden e Kamala Harris al briefing anti-Covid (foto AFP) Servizi alle pag. 12 e 13

Scarcerato negli Usa

Tremate cantine, il falsario del vino è tornato libero

ROMA È tornato libero in Texas, dopo nove anni, l'enologo divenuto il miglior falsario di vini della storia. Un vero alchimista. Tanto da essere riuscito a ricreare il quasi introvabile Château Mouton-Rothschild 1945 semplicemente riempiendo una bottiglia: per metà di Château Pichon-Lalande 1988, per un quarto di un giovane Cabernet californiano e per il resto di Bordeaux di bassa lega. Cento euro di vino contro il valore commerciale di almeno 25-30 mila euro della titolata etichetta.
Otraviano a pag. 17

Strage vicino Torino

Uccide la moglie, il figlio e il cane Alla fine si suicida

TORINO Voleva ucciderli tutti, voleva sterminare la propria famiglia nel giorno in cui, nella sua testa, li avrebbe persi per via della separazione. Alberto Accastello, 40 anni, lo aveva premeditato e pianificato. Tant'è che prima ha detto addio al fratello. Ieri la moglie Barbara avrebbe lasciato la loro casa di Carignano. Accastello prima ha sparato a lei, poi ai due gemellini della coppia, entrambi di due anni, una dei quali è gravissima all'ospedale, quindi al cane e infine a se stesso.
Nicola 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

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

ACQUARIO, VIA I VECCHI SCHEMI

Buonigiorno, Acquario! Dovete accettare le nuove sfide e permettere ai vecchi schemi di sparire. Questo il senso del rinnovamento che le stelle aiutano a realizzare nella professione, col lavoro, nel matrimonio. Quello che decidete con questa Luna di novembre, magnificamente appoggiata da Venere e Marte, resterà. Le fortune astrali sono particolarmente incisive per i nativi che vivono la vigilia di un nuovo 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 Tuttmercato € 1,40; in Abruzzo, il Messaggero - Corriere dello Sport Stadio € 1,40; nel Molise, il Messaggero - Primo Piano Molise € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero - Nuovo Quotidiano di Puglia - Corriere dello Sport Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 10 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Inchiesta in Emilia Romagna e Marche

Prezzi alti e colonnine
L'auto elettrica va
ma ancora non decolla

Pozzati a pagina 14



Altre cinque regioni in zona arancione

Da domani maggiori restrizioni in Toscana, Liguria, Umbria, Abruzzo e Basilicata. E oggi potrebbe essere retrocessa la Campania. Il Covid dilaga in Lombardia ma risparmia Bergamo. L'Agenzia per la Salute: «È la prova che qui è stata raggiunta un'immunità diffusa»

Servizi
da p. 2 a p. 9

Gli errori di governo e regioni

Sanità in tilt
E la colpa non è
solo del virus

Raffaele Marno

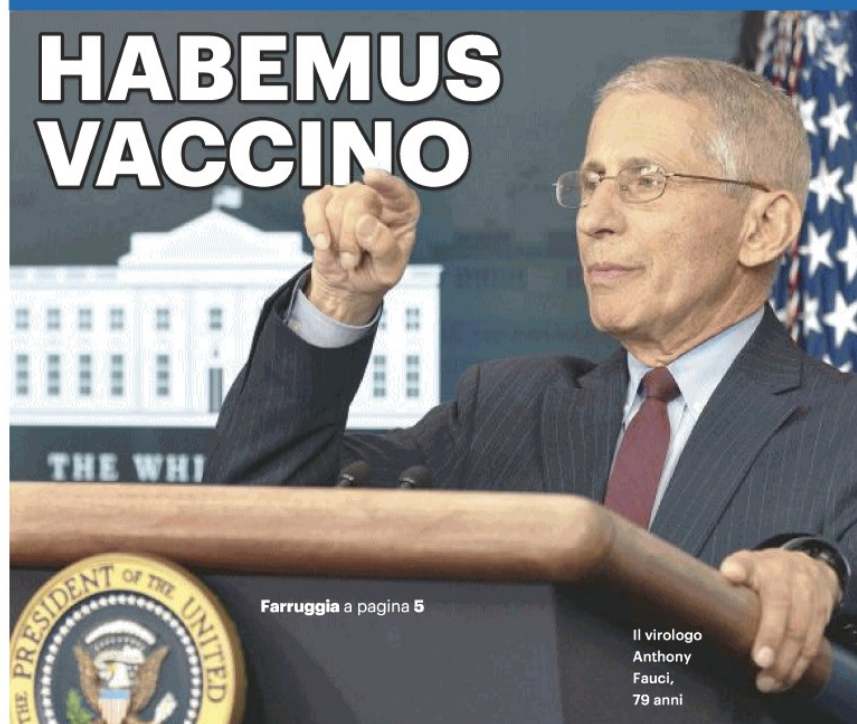
Gli allarmi dai toni drammatici e gli appelli accorati per un nuovo lockdown nazionale di medici e infermieri sono il segnale più preoccupante del contagio che dilaga. Ma, prima ancora, sono la prova finale, se mai ve ne fosse bisogno, del tracollo del nostro sistema sanitario nazionale. E, in questo senso, sono l'atto d'accusa principale delle gravissime e colpevoli inadempienze compiute dalla politica tra la prima e la seconda ondata.

Governo e, soprattutto, regioni hanno sprecato la pausa che il Coronavirus ci ha concesso tra maggio e settembre: gli inutili banconi a rotelle resteranno come la cifra del fallimento delle nostre istituzioni.

Continua a pagina 2

PFIZER: IL FARMACO FUNZIONA AL 90%. FAUCI: EFFICACIA STRAORDINARIA IN ITALIA DOVREBBERO ARRIVARE 1,6 MILIONI DI DOSI ENTRO DICEMBRE

HABEMUS VACCINO



Farruggia a pagina 5

Il virologo
Anthony
Fauci,
79 anni

DALLA CITTÀ

Bologna, l'europarlamentare

Gualmini in campo
«Sardine, attacco
fuori luogo
a Pd e De Maria»

Rosato in Cronaca

Bologna, il riconoscimento

Don Facchini riceve
il Nettuno d'oro
«È un esempio»

Selleri in Cronaca

Bologna, scontri e vandalismi

Galleria Cavour,
nuovo collettivo
coinvolto nel blitz

Tempera in Cronaca



Ideato da Branson, corre in un tunnel sotto vuoto

In treno a mille all'ora
Primo test con passeggeri

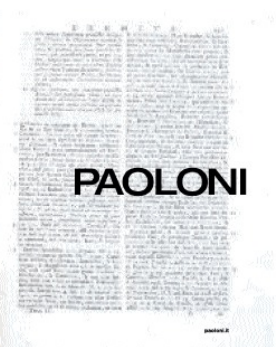
Bonzi a pagina 12



Certificazione Unesco al villaggio valdostano

Lignan spegne i lampioni
«Siamo il paese delle stelle»

Cutò a pagina 27





MARTEDÌ 10 NOVEMBRE 2020 IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIV - NUMERO 267, 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

I DISEGNI DI DUE BAMBINI LIGURI NEL NUOVO LIBRO DELLA ROWLING

COMPAGNINO / PAGINA 31



"GRIDALO", IL SAGGIO DI SAVIANO Il potere del lettore può muovere il mondo

ROBERTO SAVIANO / PAGINA 30

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Commenti	Pagina 12
Economia/Marittimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 30
Programmi Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

L'ORDINANZA DEL MINISTRO SPERANZA RIGUARDA ANCHE TOSCANA, ABRUZZO, BASILICATA E UMBRIA. RINVIATA A OGGI LA DECISIONE SULLA CAMPANIA

La Liguria è zona arancione Toti: ha vinto la prudenza

Da domani bar e ristoranti chiusi tutto il giorno. Spostamenti tra Comuni solo per lavoro o necessità

Il ministro Speranza ha deciso che la Liguria passerà da zona gialla a zona arancione con Toscana, Abruzzo, Basilicata e Umbria e come erano già Puglia e Sicilia. Da domani chiusura per bar e ristoranti e stop agli spostamenti tra Comuni, salvo per lavoro o necessità. Toti: «Sono perplesso ma prendo atto, in queste situazioni il criterio di prudenza deve prevalere».

ROLLI



SEGNIDI TEMPI

PEPPINO ORTOLEVA

LE NOSTRE ESISTENZE SCANDITE DALL'ALGORITMO

Se la regione in cui viviamo passa da zona gialla ad arancione, o da arancione a rossa, o perfino direttamente (come pure può accadere) da gialla a rossa, non si modificano solo alcune norme: cambia tutta l'organizzazione del vivere, e per alcuni settori economici mutano radicalmente le prospettive.



Pfizer: «Vaccino efficace al 90%». Borse euforiche

Operatori della Borsa di New York sullo sfondo del logo della casa farmaceutica Pfizer (foto Reuters)

CONFCOMMERCIO

Marco Menduni

Sangalli: gli aiuti statali non sono arrivati a tutti. Imprese liguri stremate

L'ARTICOLO / PAGINA 2

L'INTERVISTA

Licia Casali

Bassetti: «Basta offese, finita la pandemia andrò via da Genova»

L'ARTICOLO / PAGINA 5

LE INDAGINI

Marco Grasso

Ospedali genovesi, il conteggio dei malati non convince i pm

L'ARTICOLO / PAGINA 4

BUONGIORNO

Una storia dei nostri tempi

MATTIA FELTRI

La grande notizia del giorno è che la multinazionale farmaceutica Pfizer, con sede a New York, e l'azienda di biotecnologia BioNTech, con sede a Magonza, Germania, hanno sviluppato un vaccino contro il Covid efficace al 90 per cento, dicono i ricercatori, e entro l'anno potrebbero essere distribuiti i primi cinquanta milioni di dosi. Sperando sia tutto vero, la storia è cominciata così. A metà di gennaio il dottor Uğur Şahin lesse su Lancet i dettagli delle peripezie di una famiglia cinese alle prese col coronavirus. Mentre il mondo guardava da un'altra parte, Uğur guardò nella direzione giusta e molto lontano. Scrisse subito al consiglio di amministrazione di BioNTech, da lui stesso fondata dodici anni prima con la moglie, Özlem Türeci. Passerà subito, gli risposero. Non passerà, replicò lui. Gli

diedero il via libera. Piccolo passo indietro: Uğur ha 55 anni, a quattro è arrivato in Germania dalla Turchia per ricongiungersi col padre lavoratore alla Ford. Frequenta le scuole pubbliche, si laurea in medicina, si sposa con un'immigrata turca di seconda generazione, Özlem Türeci, oggi oncologa di fama. Grazie anche ai finanziamenti di Bill Gates, ogni mattina Uğur e Özlem si sono messi in contatto con gli scienziati cinesi e nel pomeriggio con quelli americani. L'unica strada, hanno detto, è la cooperazione internazionale, e il vaccino sarà di tutti. Benissimo: l'immigrazione, specialmente islamica, l'accoglienza, i ricongiungimenti, i giganti della farmaceutica, quelli del digitale, la globalizzazione, la scienza. Non c'è pregiudizio populista che regga a queste venticinque righe. —

STRAGE FAMILIARE A CARIGNANO

La moglie lo lascia Lui la uccide, spara ai due figli e si suicida

«Vivo in mezzo al nulla, non vedo mai nessuno» diceva agli amici, guardando i campi di mais dalla sua villetta. Suo marito, invece, in quei campi sentiva le sue radici, una famiglia, il lavoro. Qualche settimana fa lei aveva deciso di lasciarlo. «Il nostro matrimonio è finito. Mi sono innamorata di un altro uomo. Sono stufo di stare sola». Una decisione sconvolgente per Alberto Accastello, 40 anni, operaio agricolo a Ceretto di Carignano, 20 chilometri a sud di Torino. Tanto da spingerlo, ieri, a uccidere la moglie, Barbara Gargano, 38 anni e poi a sparare ai suoi due figli, 2 anni appena: gemellini Alessandro ed Aurora. Poi è uscito in cortile e ha ucciso il cane Cicco. Quindi, rientrato in casa, si è tolto la vita con un colpo alla tempia.

PEGGIO RAMBALDI / PAGINA 11

IL FONDATORE DI FACILE.IT

GABRIELE ROMAGNOLI

SOLDI, SESSO E COCA PER IL PREDATORE DELLE VITE ALTRUI

Lo chiameranno «il lupo di piazza Cordusio». Come Jordan Belfort, reso ancor più celebre dall'interpretazione di Leonard Di Caprio, era stato «The wolf of Wall street». Un mix di soldi, sesso e cocaina (dove con i primi non sembra potersi procacciare di meglio), di geniali intuizioni e cattive intenzioni, di ferocia a scatti e fame che non si placa, negli affari come nella vita. Alberto Genovesi, 43 anni, nato a Napoli e domiciliato a Milano, con attico sul Duomo e la Borsa, professione (nel linguaggio del suo mondo): digital raptor. Tradotto: predatore digitale. Un rapace della new economy e del vecchio andazzo: lavoro, guadagno, pago e mi prendo (quel che voglio).

SEQUE / PAGINA 10

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

AURUM
OPERATORE FIDUCIARIO PRONTI AUTOPROTEZIONE DELLA BANCA D'ITALIA
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
la fianco cinema Odéon
lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A agevolazioni Superbonus 110% ai non residenziali solo con una nuova destinazione d'uso

Fossati e Latour
— a pagina 32

Auto e regole Gomme invernali, in arrivo il via libera per uscire e andare a montarle

Maurizio Caprino
— a pagina 35



FTSE MIB 20750,18 +5,43% | BRENT DTD 40,71 +7,64% | ORO FIXING 1867,30 -3,79% | CAC40 5336,32 +7,57% | Indici&Numeri → PAGINE 46-49

Il vaccino Pfizer mette il turbo alle Borse

VERSO LA CURA

«Antidoto valido al 90%» annunciano la società Usa e il partner BioNTech

Piazza Affari vola del 5,43% e torna ai livelli di marzo
Wall Street ha sfiorato il più 5%

Nel 2020 saranno pronti 50 milioni di dosi, nel 2021 arriveranno a 1,5 miliardi

A nemmeno due giorni dalla indicazione di Joe Biden presidente eletto degli Usa, la multinazionale americana Pfizer e la società partner BioNTech annunciano che il loro vaccino anti Covid, in fase 3 di sperimentazione, è efficace al 90%, assicurando una copertura anti-virale di un anno. È bastato questo a infiammare i mercati di tutto il mondo. Le Borse europee hanno chiuso con guadagni che non vedevano da tempo (Milano +5,43%, Francoforte +4,93%, Parigi +7,57%). Sull'iscudi anche Wall Street ha sfiorato il +5% prima di ritracciare, trainata dai titoli pharma. Pesante invece l'oro che cede oltre il 5% mentre il petrolio balza dell'11%. In rafforzamento il dollaro sull'euro.
Carlini e Valsania — a pag. 2 e 3

Edizione chiusa in redazione alle 22.00

FOCUS

MATERIE PRIME

Oro in discesa, impennata del 11% per il petrolio

Sissi Bellomo — a pag. 2



LA CORSA

Undici gli antidoti in fase avanzata di sperimentazione

Federico Merca — a pag. 3

I NODI LOGISTICI

Ora accordo globale per stoccaggio e distribuzione

Vecchi, Gallo, Casumano — a pag. 3



NON SOLO COLOSSI

L'americana Novavax guida l'impegno delle Pmi nella ricerca

Agnes Codignola — a pag. 43

LA SETTIMANA DELLA CULTURA D'IMPRESA

Bonomi: «Chiediamo al Governo scelte coraggiose per il futuro»

Nicoletta Picchio — a pag. 7

Scopri i vantaggi delle formule leasing e noleggio pensate in esclusiva per gli associati Confindustria su myAudi.it

Innovare è il nostro modo di creare la mobilità del futuro.

Gamma Audi e-tron Sportback. Consumo ciclo di prova combinato (WLTP): 21,7-26,2 kWh/100 km, autonomia ciclo di prova combinato (WLTP): 445-290 km, emissioni CO₂ ciclo di prova combinato: 0 g/km.



Fine dell'incubo? Il logo Pfizer su un monitor del New York Stock Exchange. La notizia sul vaccino anti-Covid 19 ha galvanizzato ieri le Borse mondiali

Covid, altre cinque Regioni arancioni

EMERGENZA SANITÀ

In Abruzzo, Basilicata, Liguria, Toscana e Umbria si innalza la soglia di allarme Covid, e le cinque Regioni passano da giallo ad arancione. Lo ha deciso il ministero della Sanità dopo l'esame dei dati sulla diffusione del virus e il numero dei ricoveri. La zona arancione comporta ulteriore restrizioni per i cittadini. L'ordinanza entra in vigore domani. La cabina di regia e il Comitato tecnico scientifico hanno anche dato parere positivo per la creazione di una zona rossa per la provincia autonoma di Bolzano. Ieri sono stati registrati 25.271 nuovi casi positivi (-7.345) e 356 decessi (-25) con 44 mila tamponi in meno.
Marzio Bartoloni — a pag. 5

Il governo è pronto a ripristinare l'assegnazione di ricollocazione per i disoccupati che da almeno 4 mesi percepiscono la Naspi, la nuova indennità di disoccupazione. La novità verrà illustrata oggi al tavolo sulle politiche attive del lavoro con le parti sociali.
— a pagina 8

0,35
percento

è il rendimento nei primi tre anni dei bond che avrà durata otto anni

Debito pubblico
Per il BTP futura 2,5 miliardi nel primo giorno

Gianni Trovati — a pag. 25

Ristori bis, lo stop a Iva e ritenute più largo nelle zone in semi lockdown

AIUTI ANTI CHIUSURA

Più larghi i confini della sospensione: stop a pagamenti per 584 milioni

Nel giorno in cui comincia a estendersi il novero delle Regioni "arancioni", arriva in Gazzetta Ufficiale il decreto Ristori-bis. Nel suo testo finale, il decreto allarga anche a questi territori il meccanismo delle sospensioni fiscali per le attività chiuse. Ad ampio

raggio anche la sospensione dei contributi di novembre: riguarderà tutte le attività che subiscono limitazioni, non solo chiuse.

Il blocco dei pagamenti Inps di novembre riguarderà anche bar e ristoranti in area gialla, che non saranno però abbacchiati dal blocco di Iva e ritenute, i ristoranti, però, insieme ad alberghi e tour operator trovano l'esplicito esonero dai versamenti fiscali quando si trovano in area rossa. Lo stop ai pagamenti vale 584 milioni.
Gianni Trovati — a pag. 6

NUOVO CALENDARIO

Versamenti del 16 prorogati per alberghi e tour operator in zona rossa

Giuseppe Tonino Morina
— a pagina 30

GIUSTIZIA

Penale, camera di consiglio da remoto
Confronti scritti fra pm e difesa

Giovanni Negri
— a pagina 36

Autostrade Atlantia sbarca negli Usa e compra infrastrutture in Virginia

L'impegno vale in tutto 2 miliardi: 1 miliardo di debiti e un altro miliardo per l'acquisto di asset da Macquarie. La concessione vale fino al 2070

Laura Galvagni — a pag. 14

Automotive Lamborghini: la pandemia non ferma il record degli ordini

La Lamborghini automobilistica fondata il 7 maggio 1963 a Sant'Agata Bolognese da Ferruccio Lamborghini, industriale meccanico con la passione delle auto sportive

Antonio Larizza — a pag. 21

PANORAMA

IL PRESIDENTE ELETTO

Biden schiera una task force di scienziati contro la pandemia

Con i casi di coronavirus che mostrano nuovi picchi in 40 dei 50 stati americani, il presidente eletto Joe Biden lavora al lancio nel Day One, il 20 gennaio, di un grande piano nazionale contro la pandemia, oltre a un piano keynesiano da 2 mila miliardi di investimenti per far ripartire l'economia, a misure contro il razzismo sistemico e alla riadesione degli Usa all'Accordo di Parigi sul clima. Per affrontare il virus è stata selezionata una task force di tredici membri tra medici e scienziati, tra i quali c'è anche l'italo-americana Luciana Borio.
— a pagina 28

LECTIO MAGISTRALIS
CIRCONDARSI DI TALENTI AIUTA A NON SMETTERE DI CRESCERE

di **Iham Kadri**
— a pagina 26

LAVORO

Per chi è in Naspi torna il voucher di ricollocazione

Il governo è pronto a ripristinare l'assegnazione di ricollocazione per i disoccupati che da almeno 4 mesi percepiscono la Naspi, la nuova indennità di disoccupazione. La novità verrà illustrata oggi al tavolo sulle politiche attive del lavoro con le parti sociali.
— a pagina 8

SCAMBI COMMERCIALI

Dazi, la Ue replica agli Usa: contromisure da 4 miliardi

L'Unione europea applica con decellenza da oggi dazi sui prodotti americani per un controvalore di 4 miliardi di dollari. È la replica europea nella disputa sull'aviazione civile tra Airbus e Boeing, che vede gli Usa applicare dazi ai prodotti europei dall'anno scorso.
— a pagina 28

salute
SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA

I malati cronici pagano il prezzo dell'emergenza

Francesca Cerati — a pag. 43

Rapporti
WELFARE & ASSICURAZIONI
Così il virus cambia la mappa dei rischi

Chiara Bussi — a pag. 37





verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

verisure
SISTEMA DI ALLARME
800.85.85.85
www.verisure.it

Martedì 10 novembre 2020
Anno LXXVI - Numero 311 - € 1,20
San Leone Magno Papa

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

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

ANNUNCIO DELLA PFIZER

Il re del viagra scopre il vaccino

Il colosso farmaceutico Usa che brevettò la pillola blu ha trovato come battere il virus | *Secondo i test è efficace al 90% esplodono subito tutte le Borse* | *Conte però ha puntato su altri* | *Ora la Ue ci mette una pezza e ordina 300 milioni di fiale*

Il Tempo di Oshé

Annuncio pronto da giorni ma si è atteso Biden



De Leo a pagina 3

... Dalla pillola blu contro la disfunzione erettile al farmaco per debellare il Coronavirus. Cinque giorni dopo le elezioni americane, la statunitense Pfizer (il gigante farmaceutico che produce il Viagra) e la tedesca Biontech annunciano la fine della sperimentazione del vaccino contro il Covid-19. E, soprattutto, garantiscono: «È efficace al 90%».

Caleri e Martini alle pagine 2 e 3

Restrizioni più dure

Altre cinque Regioni arancioni e la Campania rischia il rosso

Pietrafitta a pagina 5

Sanità ridotta a fumetto in Calabria

Adesso il governo punta a nominare Gino Strada

Storace a pagina 6

Fico: «Ci sarà più efficienza»

Smartworking per i deputati. Prima riunione in video

Di Majo a pagina 8

La cultura prova ad arrangiarsi

Il Colosseo riapre online e svela a turisti e romani i suoi segreti nascosti



Simongini a pagina 25

Incredibile calvario di un uomo vittima di un incidente stradale rimasto a terra nell'attesa A Roma due ore e mezza per un'ambulanza

Negli ospedali del Lazio

Sono rimasti 150 posti per malati Covid

a pagina 17

... Oltre 2 ore sull'asfalto in attesa dell'ambulanza, prima di finire in coda all'altra lista d'attesa dei mezzi di soccorso incolonnati davanti all'ospedale. Questa la via crucis toccata ieri a un 56enne, rimasto ferito poco prima delle 13, quando con il suo scooter ha impattato contro una Opel in via Castro Pretorio.

Sbraga a pagina 16

A Ostia

Auto pirata investe e uccide un pedone

Mariani a pagina 21

la **S** TORACIATA
Biden nomina una taskforce anti Covid di 12 persone. Non ci sono più i Colao di una volta

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

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo
A lfonso Signorini è un giornalista che ama la radio e la televisione. Per anni, ha condotto un programma su Radio Montecarlo e adesso guida il «Grande Fratello Vip», due volte a settimana, su Canale 5. La cosa che mi piace di Signorini è l'entusiasmo. In altri momenti, sarebbe potuto apparire eccessivo, ma adesso è salutare, con la malinconia che, giorno dopo giorno, accumuliamo con storie di Covid, di malattie e peggio. Anche le vicende abbastanza scontate del «Grande Fratello Vip», sono ora un'utile distrazione da problematiche più serie che ci accompagnano quotidianamente. (...)
Segue a pagina 27

ARTEMISIA LAB
La salute al primo posto
SERVIZIO COMPLETO ANTI-COVID19
TEST SIEROLOGICO
PER LA RICERCA DEGLI ANTICORPI IgM e IgG ANTI-SARS-COV-2
TAMPONE RAPIDO RINO-FARINGEO
PER LA RICERCA DELL'ANTIGENE DEL SARS-COV-2
SI CONSIGLIA
test sierologico dopo circa 10-12 gg dal contatto con un soggetto positivo
tampone rapido dopo circa 7-8 gg dal contatto con un soggetto positivo
tampone molecolare dopo circa 4-5 gg dal contatto con un soggetto positivo
La prenotazione si effettua tramite la seguente mail: tamponi@artemisiab.it
www.artemisiab.it



Martedì 10 Novembre 2020
Nuova serie - Anno 30 - Numero 265 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*In abbonamento obbligatorio ad assieme con Capital a € 4,90

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,50*
Francia € 2,50



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Grandi aziende e general contractor rosicchiano i compensi dei professionisti tecnici

Damiani a pag. 31

Magari avessimo avuto la Merkel. Ricciardi: ha capito subito che sul Covid si doveva decidere in tempi brevissimi

Mauro Romano a pag. 11

www.italiaooggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Un rinvio per Iva e ritenute

Il decreto Ristori-bis sospende su base nazionale i versamenti in scadenza il 16 novembre. I pagamenti potranno essere effettuati entro il 16 marzo 2021

Mandolesi a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Covid - Il dl Ristori 2 con le imprese che avranno i contributi

Scuola - La circolare sulle mascherine obbligatorie in aula

Redditi esteri - Il provvedimento dell'Agenzia sulle lettere di compliance

Rito tributario telematico - Il provvedimento delle Finanze

IO ONLINE

DIFFUSIONI SETTEMBRE

Giornale	+41%
Fatto	+18%
Verità	+0,4%
Sole	-1%
Avvenire	-3%
Corsera	-3,5%
Repubblica	-6%
Qn Carlino	-11%
Libero	-14%
Stampa	-14%
Messaggero	-15%

Capitani a pag. 19

Si va verso una svolta al centro a favore di un governo moderato e riformista

In politica si va verso una svolta al centro contro gli ultranzismi declinanti. A favore di un governo moderato e riformista. Il superamento degli estremismi sembra essersi manifestato anche nell'elezione di Biden. A destra le posizioni estreme non appaiono più sostenibili, ci vuole più Giorgetti e meno Salvini. A sinistra la scomparsa dei 5Stelle o, comunque, il rientro nei limiti di un piccolo partito, non apre la strada a questo Pd e a Nicola Zingaretti, ma apre la strada a un rinnovamento nel quale non possono non avere ruolo persone come Renzi e Calenda, per non parlare dell'establishment economico milanese.

Caccapardo a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Il governatore del Veneto, Luca Zaia, ha proposto che, per evitare le disgenesi del Covid, siano impiegati nella filiera dei tamponi anche i veterinari. I buontemponi che non sanno nulla ma che sono abilissimi a gettare in cagnara sul web qualsiasi proposta, anche la più sensata, si sono scatenati, irridendo alla proposta: i veteracci, in presenza di area M5s, si, quelli dell'uno uguale a uno, si sono agitati nell'incagliarsi sul fatto che erano stati paragonati gli specialisti dei cognolini con quelli delle persone. I fuggiti di cosa non sanno che i veteracci seguono un corso universitario pesante, lungo e complesso di medicina veterinaria. Essi assicurano una sicurezza degli allevamenti e dei prodotti zootecnici che è unanimemente giudicata al top nel mondo. Essi inoltre intervengono, su chiamata, nelle stalle ad ogni ora del giorno (magari lo facevano i medici con le visite a domicilio). Sono stati inoltre i primi a intervenire alle pendemie che molto spesso sono di origine zoonotica. In Italia poi c'è una rete di istituti zooprofilattici che gli Usa si sognano. E costoro non sarebbero capaci di fare un tamponi?

IMMERSI

CORPORATE & INVESTMENT BANKING

IMI

Vogliamo accompagnare le aziende, le istituzioni finanziarie e gli enti pubblici verso un futuro dove crescita, sostenibilità, internazionalizzazione e innovazione siano legate in maniera indissolubile. Per questo, giorno per giorno, costruiamo per i nostri clienti un futuro da protagonisti nel mercato globale dove ognuno sia in grado di esprimere il proprio potenziale.

imi.intesasnpaolo.com

INTESA IMI SANPAOLO

IMI

CORPORATE & INVESTMENT BANKING

Con la riforma del no profit a € 8,90 in più

LA NAZIONE

MARTEDÌ 10 novembre 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Crisi viola, la svolta

La Fiorentina cambia Via Iachini, torna Prandelli

Cecchi, Giorgetti e Marchini nel Qs



Toscana, Umbria e Liguria: zona arancione

La stretta con Abruzzo e Basilicata: bar e ristoranti chiusi tutto il giorno, vietato uscire dal Comune e più didattica a distanza. Oggi potrebbe essere retrocessa la Campania. Il Covid dilaga in Lombardia ma non a Bergamo, dove «l'immunità ora è diffusa»

Servizi da p. 3 a p. 9

Gli errori di governo e regioni

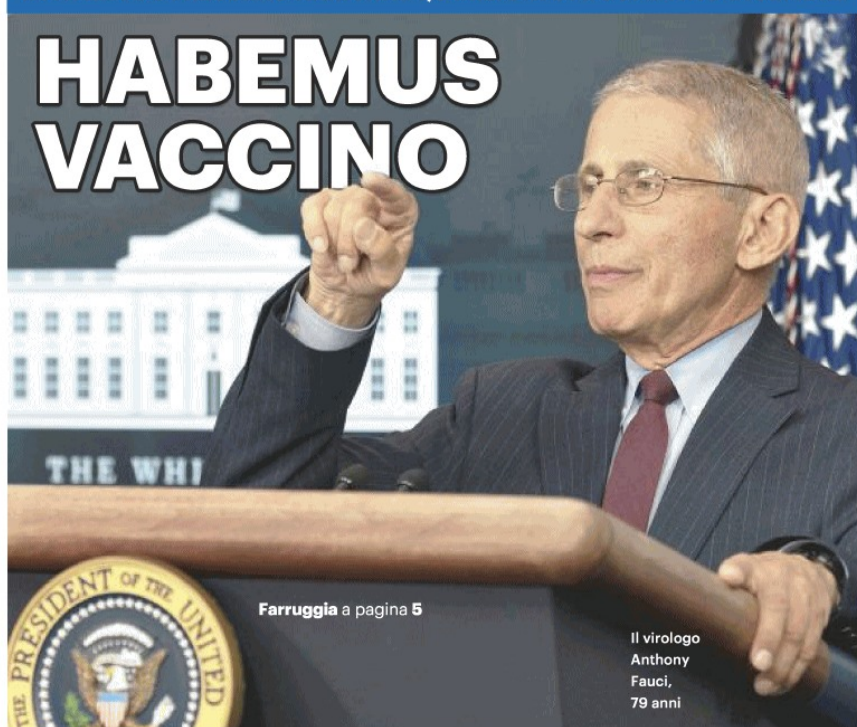
Sanità in tilt E la colpa non è solo del virus

Raffaele Marno

Gli allarmi dai toni drammatici e gli appelli accorati per un nuovo lockdown nazionale di medici e infermieri sono il segnale più preoccupante del contagio che dilaga. Ma, prima ancora, sono la prova finale, se mai ve ne fosse bisogno, del tracollo del nostro sistema sanitario nazionale. E, in questo senso, sono l'atto d'accusa principale delle gravissime e colpevoli inadempienze compiute dalla politica tra la prima e la seconda ondata. Governo e, soprattutto, regioni hanno sprecato la pausa che il Coronavirus ci ha concesso tra maggio e settembre: gli inutili banchi a rotelle resteranno come la cifra del fallimento delle nostre istituzioni.

Continua a pagina 2

PFIZER: IL FARMACO FUNZIONA AL 90%. FAUCI: EFFICACIA STRAORDINARIA IN ITALIA DOVREBBERO ARRIVARE 1,6 MILIONI DI DOSI ENTRO DICEMBRE



Farruggia a pagina 5

Il virologo Anthony Fauci, 79 anni

DALLE CITTÀ

Firenze, la lettera-denuncia

«Mio marito malato sta morendo abbandonato»

Servizio a pagina 8

Firenze

Nuovi posti letto Ma mancano medici e infermieri

Ulivelli in Cronaca

Firenze

Uffici, anche Schmidt positivo «Resto ottimista»

Mugnaini in Cronaca



ideato da Branson, corre in un tunnel sotto vuoto

In treno a mille all'ora Primo test con passeggeri

Bonzi a pagina 12



Certificazione Unesco al villaggio valdostano

Lignan spegne i lampioni «Siamo il paese delle stelle»

Cutò a pagina 27



GUARDA CON SERENITÀ AL FUTURO.

ITALIANA ASSICURAZIONI
TOGETHER MORE

la Repubblica

SCOPRI COME IN AGENZIA O SU ITALIANA.IT

ITALIANA ASSICURAZIONI
REALE GROUP

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari

Anno 45 - N° 266

Martedì 10 novembre 2020

In Italia € 1,50

All'Italia 1,7 milioni di vaccini

Le prime dosi a gennaio. Incontro del ministro Speranza con la Pfizer, che annuncia: "Efficace al 90%". Volano i mercati. Riparte lo scontro nel governo sulla chiusura della scuola. I medici chiedono un lockdown totale se i dati non migliorano. Abruzzo, Liguria, Umbria, Basilicata e Toscana in arancione. Oggi si decide sulla Campania

Il commento

Ritorno al futuro

di **Francesco Guerrera**

I mercati di ieri hanno copiato Alice: hanno attraversato lo specchio di Trump, Biden e Covid, sono finiti in un mondo al rovescio e, per ora, pensano di essere nel Paese delle Meraviglie. Forse non durerà ma per ora godiamoci la vista degli indici europei e (soprattutto) americani alle stelle.

● a pagina 28

Il racconto

Quei ribelli per stanchezza

di **Francesco Merlo**

Guardandoli passeggiare in via del Corso, si fa presto a dire che sono matti e irresponsabili, un chilometro e mezzo di negazionisti. E invece forse sono soprattutto stanchi gli italiani, estenuati dal *déjà vu* della parola *lockdown* e della minaccia "niente sarà più come prima".

● a pagina 8

Altan



Il governatore veneto

Zaia: "Troppi egoismi. Così non vinciamo la battaglia al virus"

di **Carmelo Lopapa**

● a pagina 6

Da gennaio all'Italia potrebbero arrivare 1,7 milioni di dosi del primo vaccino contro il coronavirus, messo a punto da Pfizer e BioNTech e con una efficacia, ha annunciato l'ad di Pfizer, di «oltre il 90 per cento». Mentre diventano arancioni altre cinque regioni, nel governo è scontro sulla chiusura delle scuole.

di **Bocci, Ciriaco, De Giorgio Del Porto, Dusi Laura e Sannino**
● da pagina 2 a pagina 9

L'intervista

Veltroni: Riformismo coraggioso la lezione Usa al Pd

di **Francesco Bei**

● a pagina 17

Casa Bianca

Covid, Biden vara la sua task force "Rischiamo altri 200 mila morti"

E Trump licenzia il capo del Pentagono



La prima mossa del presidente eletto è stata nominare una squadra anti Covid di tredici esperti: «Ci attende un inverno buio - ha detto - rischiamo altri 200mila morti in attesa che il vaccino sia disponibile per tutti».

di **Flores d'Arcais, Lombardi Mastrobuoni e Rampini**
● da pagina 10 a pagina 13

I personaggi

Kissinger: America e Ue fronte unico anti-Cina

di **Mathias Döpfner**
● a pagina 15

Ocasio-Cortez: adesso la sfida è il razzismo

di **Astead W. Herndon**
● a pagina 14

CARLO ROVELLI

Helgoland

Il edizione
120.000 copie vendute

ADELPHI

La tragedia di Torino

Come salvare dal sangue le nostre famiglie

di **Concita De Gregorio**

Ogni volta è diverso, ogni volta è uguale. Non si riesce nemmeno più a raccontare cos'è successo senza fermarsi ogni piè sospinto a dirsi, sì, anche questa volta i bambini erano gemelli, ma no, qui è stato con la pistola, e però si anche stavolta i genitori si stavano separando.

● a pagina 29

Il libro

Saviano, l'elogio di chi resiste a voce alta

di **Benedetta Tobagi**
● alle pagine 32 e 33

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

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

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

con Le Opere di Italo Calvino € 11,40

NZ



L'IMPRENDITORE ACCUSATO DI VIOLENZA SESSUALE
SOLDI, SESSO E COCAINA
PER IL LUPO DI FACILE.IT
GABRIELE ROMAGNOLI

Lo chiameremo «il lupo di piazza
J' Cordusio». Come Jordan Belfort, re-
so ancor più celebre dall'interpretazio-
ne di Leonard Di Caprio, era stato "The
wolf of Wall Street".
CONTINUA A PAGINA 21 SERRA - P. 20

AMMAZZA MOGLIE E FIGLIO, L'ALTRA FIGLIA È GRAVISSIMA
LA STRAGE DI CARIGNANO
E IL SILENZIO DEGLI UOMINI
ELENA STANCANELLI

Di fronte a ogni strage familiare come
quest'ultima di Carignano, la nostra rea-
zione è chiederci perché. Quali siano state
le motivazioni che hanno spinto un uomo a
sterminare la sua famiglia.
CONTINUA A PAGINA 27 PEGGIO E RAMBALDI - PP. 18-19



LA STAMPA

MARTEDÌ 10 NOVEMBRE 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 309 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPELIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

L'AREA ARANCIONE ORA COINVOLVE LIGURIA, ABRUZZO, BASILICATA, TOSCANA E UMBRIA. OGGI SI DECIDE SULLA ZONA ROSSA IN CAMPANIA

Il virus attacca altre cinque regioni

Clamoroso annuncio di Pfizer: "Abbiamo un vaccino efficace al 90 per cento". Le Borse esultano

MA L'ANTIDOTO
NON SALVA
L'ECONOMIA

MARIO DEAGLIO

Dopo tante "tempeste perfet-
te", in cui all'orizzonte c'era-
no solo nuvole nerissime, la fi-
nanza mondiale ha ieri vissuto una
giornata di "festa perfetta", con un
orizzonte (anche se forse solo appa-
rentemente) sgombro di nubi. Due
sono i motivi di quest'euforia che so-
lo il futuro potrà dire quanto raziona-
le. In primo luogo, ai mercati Biden
sembra il presidente "giusto": i suoi
risultati elettorali - con la probabile
mancata conquista della maggioranza
al Senato - dovrebbero essere suf-
ficienti a liberarli da un Trump sem-
pre più goffo e pericoloso.

CONTINUA A PAGINA 27

IL REPORTAGE

NEGLI OSPEDALI LOMBARDI CHE SCOPPIANO

"Vince la pandemia"
Lurlo di Varese
epicentro del contagio

CHIARA BALDI

In questo momento Codo-
gno siamo noi e abbiamo bi-
sogno della stessa attenzio-
ne che abbiamo dato noi in fase
uno agli altri». Mario Alparone, di-
rettore generale dell'Asst di Mon-
za descrive quello che infermieri,
medici e operatori sanitari della
struttura vivono da giorni, da
quando la Brianza è diventata con
Varese la provincia più colpita del-
la seconda ondata: 874 i positivi re-
gistrati ieri, 877 il giorno preceden-
te, addirittura 1638 sabato. Fuori
dal pronto soccorso dell'ospedale
non c'è ormai più nessuno. - P. 8

IL PRESIDENTE ELETTO DEGLI STATI UNITI E LA BATTAGLIA CONTRO L'EPIDEMIA

La task force di Biden: "Rischiamo altri duecentomila morti"



Biden sarà il 46esimo presidente degli Usa: il 20 gennaio si insedierà alla Casa Bianca

PAOLO MASTROLILLI
INVIATO A NEW YORK

Biden schiera la task force an-
ti-Covid e dice agli americani:
«Indossate la mascherina». - PP. 12-13

IL TRAMONTO
DEL SOVRANISMO

FLAVIA PERINA

La sconfitta di Trump è l'even-
to-choc, ma il declino del sovra-
nismo era già visibile da tempo in
Europa, in una catena di eventi me-
no appariscenti e dibattuti. - P. 27

TORINO, LASCIA UN BIMBO DI 13 MESI. I MEDICI DICEVANO: "È GIOVANE, CE LA FARÀ"

Chiara, uccisa dal Covid a ventuno anni

Chiara Crignolo, 21 anni, un bi-
mbo di 13 mesi, un marito e una casa
in un paese a 50 chilometri da Tori-
no, Romano Canavese, è morta di
Covid alle Molinette dopo 20 gior-
ni di ricovero. I medici dicevano:
«E' giovane, ce la farà». BUCCI - P. 9

IL CASO CALABRIA

POVERO COTTICELLI
DROGATO DALLA TV

GIANLUCA NICOLETTI

L'arma segreta per annichire Sa-
verio Cotticelli è la lucetta ros-
sa di una telecamera accesa. Lui si ac-
cascia come Nembo Kid quando è
esposto alla Kryptonite verde negli
Albi del Falco degli anni '50 e i super
poteri vanno a farsi benedire. - P. 11

LE IDEE

IL VALORE DELLA PAROLA NEL SAGGIO IN USCITA

LIBRI E POTERE
LE RELAZIONI
PERICOLOSE

ROBERTO SAVIANO



E così ti sei fatto l'idea che
gli scrittori siano perso-
ne innocue. Che le loro
armi siano spuntate. Sei
convinto che le parole non possa-
no né abbattere muri né forzare
sbarre. «Sono solo parole!». Non
si dice così? Ci hai mai pensato?
Per leggere ci si deve appattare,
si deve intrattenere con il libro
un rapporto intimo. E questo rap-
porto con il libro è da sempre per-
cepito come pericoloso. Quello
che fai in piazza lo vedo, lo con-
trollo, lo attacco, lo monitoro,
posso esporlo al ludibrio pubbli-
co, ma quello che fai e pensi in
privato mi è insopportabile per-
ché non lo posso controllare e
non riesco a prevederne i risvol-
ti. Nell'intimità di tende tirate, il
libro sottrae il lettore alla diligen-
te opera di seduzione del dema-
gogo. La parola autentica fa que-
sto: interrompe l'ipnosi, blocca il
transfer, vanifica la trance che il
demagogo-seduttore tenta con
ogni mezzo d'instaurare con la
folla. La parola vuole fare da for-
za d'interposizione, creare dis-
turbo, come lo zoccolo di legno
dell'operaio, piantato a bloccare
gli ingranaggi della catena di
montaggio. Sai come si chiama
in francese lo zoccolo? Sabot. Da
cui il nostro sabotaggio. Di que-
sto viene accusata la parola.

CONTINUA ALLE PAGINE 28 E 29

BUONGIORNO

Una storia dei nostri tempi

MATTIA FELTRI

La grande notizia del giorno è che la multinazionale biofar-
macutica Pfizer, con sede a New York, e l'azienda di bio-
tecnologia BioNTech, con sede a Magonza, Germania, han-
no sviluppato un vaccino contro il Covid efficace al 90 per
cento, dicono i ricercatori, ed entro l'anno potrebbero esse-
re distribuiti i primi cinquanta milioni di dosi. Sperando sia
tutto vero, la storia è cominciata così. A metà di gennaio il
dottor Ugur Şahin lesse su Lancet i dettagli delle peripezie
di una famiglia cinese alle prese col coronavirus. Mentre il
mondo guardava da un'altra parte, Ugur guardò nella di-
rezione giusta e molto lontano. Scrisse subito al consiglio di
amministrazione di BioNTech, da lui stesso fondata dodici
anni prima con la moglie, Özlem Türeci. Passerà subito, gli
risposero. Non passerà, replicò lui. Gli diedero il via libera.

Piccolo passo indietro: Ugur ha 55 anni, a quattro è arriva-
to in Germania dalla Turchia per ricongiungersi col padre
lavoratore alla Ford. Frequenta le scuole pubbliche, si lau-
rea in medicina, si sposa con un'immigrata turca di secon-
da generazione, Özlem Türeci, oggi oncologa di fama. Gra-
zie anche ai finanziamenti di Bill Gates, ogni mattina Ugur
e Özlem si sono messi in contatto con gli scienziati cinesi e
nel pomeriggio con quelli americani. L'unica strada, han-
no detto, è la cooperazione internazionale, e il vaccino sa-
rà di tutti. Benissimo: l'immigrazione, specialmente islami-
ca, l'accoglienza, i ricongiungimenti, i giganti della farma-
ceutica, quelli del digitale, la globalizzazione, la scienza.
Non c'è pregiudizio populista che regga a queste venticin-
que righe.

IL NUOVO LIBRO DI ROBERTO SAVIANO



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

Gli hacker attaccano Campari e chiedono 15 milioni \$ in bitcoin

I cyber-criminali pretendono un riscatto per liberare dati crittografati
Il gruppo assicura: nessuna trattativa
Bertolino a pagina 17

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

In allegato



Anno XXXI n. 222
Martedì 10 Novembre 2020
€4,50* *Classificatori*
*In abbonamento obbligatorio ad esclusivo con Capital a €4,50 (MF €2,00 + Capital €2,50)



IL FUTURO È UN UOVO DA COVARE



ERSEL
Wealth Management

Cor MF Magazine for Finance n. 108 a €7,20 (€4,20 + €3,00) - Cor MF Magazine for Europe n. 81a a €7,20 (€4,20 + €3,00) - Spedite in abb. post. n. 4094/2020/abbon. - I.A.E. s.p.a. - 00187 Roma - P. 02/47891

LOTTA AL COVID L'ANNUNCIO DI UN VACCINO CHE FUNZIONA FA CORRERE TUTTE LE BORSE

Che iniezione di fiducia

Il farmaco **Pfizer** efficace al 90% mette le ali ai mercati più di **Biden** vincitore in Usa
Piazza Affari guadagna il 5,4%, **Parigi** il 7,5%, **Francoforte** il 5% e **Londra** il 4,7%
A **Wall Street** il **Dow Jones** fa +3%, mentre il **Nasdaq** arretra. Il mondo vuole guarire

IL BTP FUTURA PARTE FORTE: RICHIESTE PER 2,5 MILIARDI. SPREAD IN CALO A 121 PUNTI

MEDIASET, PROVE D'INTESA



Ora è Berlusconi a bussare a Vivendi per trovare un accordo tombale

FINTECH

Al via Aidexa, offrirà credito veloce a pmi e partite Iva

LO SCUDO DÀ UNA MANO A CDP



Il golden power può tenere gli investitori stranieri alla larga da Autostrade



Clara ha compiuto cento anni. Ecco perché dovresti festeggiare anche tu.

Ci sono forze inarrestabili che ci parlano del mondo che sarà. L'aspettativa di vita aumenterà, la sostenibilità diventerà fondamentale, Internet sarà ovunque. In economia si chiamano megatrend. Per te sono grandi opportunità di investimento. Il fondo **ANIMA Megatrend** si concentra sulle aziende che beneficeranno di questi cambiamenti globali per permetterti di investire nell'economia di domani, oggi.

Scopri di più su [megatrend.animasgr.it](https://www.animasgr.it)

Messaggio pubblicitario. Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato e disponibile presso la sede della società, i soggetti incaricati della distribuzione e sul sito internet www.animasgr.it. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di appropriatezza o adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.

ANIMA
Più vicini, più lontano.



Il Piccolo

Trieste

Roma rilancia D'Agostino «Pronti a riconfermarlo»

Il ministero dei Trasporti ha deciso. Zeno D'Agostino sarà rinnovato nel ruolo di presidente dell' **Autorità portuale** del Mare Adriatico orientale. Ieri la ministra Paola De Micheli ha chiesto alla Regione di esprimere il suo parere e il governatore Massimiliano Fedriga condivide in toto. E mentre D'Agostino si avvia a un nuovo quadriennio a Trieste, il segretario generale Mario Sommariva sembra destinato all' **Autorità Portuale** di La Spezia. D'Amelio / A PAG. 19.



Il Piccolo

Trieste

le manovre per il rinnovo dei vertici del porto: il ticket uscente È destinato a dividersi

Roma decide e blinda il bis di D'Agostino E Sommariva è a un passo da La Spezia

Chiesto il parere sulla conferma alla Regione, che dirà sì. Il segretario è in partenza: scatta il toto-nomi per la successione

DIEGO D'AMELIO

Il ministero dei Trasporti ha deciso. Zeno D'Agostino sarà rinnovato nel ruolo di presidente dell'Autorità portuale del Mare Adriatico orientale. Ieri la ministra Paola De Micheli ha chiesto alla Regione di esprimere il suo parere e il governatore Massimiliano Fedriga condivide in toto. E mentre D'Agostino si avvia a un nuovo quadriennio a **Trieste**, la coppia con Mario Sommariva pare vicinissima a dividersi, perché l'attuale segretario generale è in prima fila per la designazione a presidente dell'Autorità portuale del Mar Ligure orientale, con sede a La Spezia. Le decisioni del Mit non sono ancora ufficiali, perché il governo attende di completare gli incastri nelle tredici Autorità portuali (su sedici) con i vertici in scadenza. Per D'Agostino scattano dunque i 45 giorni di proroga, automaticamente previsti per tutti gli enti della pubblica amministrazione, quando le procedure di nomina sono ancora in svolgimento. Il ministero ha un mese e mezzo per formalizzare la sua decisione su **Trieste** e lo farà non appena avrà definito l'intero quadro dei presidenti. Su D'Agostino non ci saranno comunque colpi di scena. Dal ministero è arrivata la richiesta alla giunta regionale di dare l'intesa (il parere previsto dalle norme è solo consultivo) sulla decisione e Fedriga preannuncia che tutto andrà come previsto: «Daremo l'intesa al ministro, dando continuità al lavoro svolto in questi anni con D'Agostino. Con il presidente dell'Autorità portuale abbiamo lavorato in piena sintonia, come dimostrano le operazioni di governance messe in campo per il **porto** di Monfalcone». Per completare l'iter servirà il parere parlamentare, espresso dalle Commissioni competenti delle due Camere. E se D'Agostino resta, un po' a sorpresa potrebbe essere Sommariva a lasciare **Trieste**. Il segretario generale ha infatti risposto a sua volta alla chiamata del ministero, partecipando alla procedura di selezione per i tredici presidenti. Tutti gli uscenti erano al primo mandato, indicati dopo il varo della riforma Delrio sui porti. Scontato il rinnovo per quasi tutti, ma il curriculum di Sommariva e il lavoro svolto a **Trieste** hanno attirato l'attenzione del Mit, alle prese con la necessità di sostituire l'uscente Carla Roncallo a La Spezia, appena passata nel cda dell'Autorità di regolazione dei trasporti e sostituita dal commissario Francesco Di Sarcina. Nulla è ancora certo e non lo sarà ancora per qualche giorno, ma Sommariva è al momento dato in pole per La Spezia. Il segretario generale dell'Autorità portuale vorrebbe chiudere la carriera con un ruolo di vertice e si è offerto per la presidenza di un **porto** tirrenico. Alla fine la designazione potrebbe avvenire nello scalo ligure, data la difficoltà a spuntarla a Genova, Livorno, Civitavecchia e Napoli. Il manager è già stato segretario generale a Bari e ha inoltre guidato in prima persona il **Porto** di **Trieste** per un mese, quando la momentanea decadenza di D'Agostino decisa dall'Anac a giugno ne rese necessaria la nomina a commissario per garantire continuità di gestione. Quel mese fu caldo non solo per la rivolta cittadina a favore di D'Agostino, ma anche perché Sommariva si trovò a firmare l'Accordo di programma per la riconversione della Ferriera e a seguire da vicino l'acquisto dell'ex Aquila da parte del governo ungherese. In questi frangenti il vento può cambiare nel giro di poche ore, ma le probabilità di Sommariva sono alte e per D'Agostino si apre la difficile scelta del successore, la cui nomina fiduciaria spetta al



Il Piccolo

Trieste

presidente dell' Ap dopo confronto con il Comitato di gestione. L' ipotesi di un cambio del numero due ha già acceso una ridda di voci, che sembrano però tutte destituite di fondamento. Dalla giunta Fedriga arrivano ad esempio forti smentite sull' ipotesi che la Regione possa tentare - come si mormora sulle banchine - di spingere sui nomi delle leghiste Anna Cisint e Federica Seganti, rispettivamente sindaca di Monfalcone e presidente di Friulia. Entrambe rivestono incarichi non compatibili e hanno altre ambizioni, con Cisint che fa sapere di voler rimanere «sindaco almeno fino a maggio 2022». La legge prevede inoltre che il prescelto abbia, oltre alla laurea, anche un' esperienza reale nella gestione dei porti. Requisiti che non mancano invece a due risorse interne all' Autorità portuale come Antonio Gurrieri e Vittorio Torbianelli, ma anche questi nomi incontrano le smentite dei ben informati. D' Agostino attenderà la nomina di Sommariva e poi si attiverà per cercare l' eventuale nuovo braccio destro. Lo fece anche nel 2015, resistendo alle pressioni esercitate su nomi graditi alla politica e agli operatori portuali. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

L' intervista AL CAPOGRUPPO fvg di forza italia, unico partito in rotta con il manager

«L' Authority ha troppo peso, serve più spazio per la politica»

D.D.A.

Più Regione, meno **Autorità portuale**. Il capogruppo regionale di Forza Italia Giuseppe Nicoli bacchetta la presidenza D' Agostino su tutto, criticando l' eccesso di potere delle **Authority** rispetto alla politica. Dica la verità, Forza Italia non sopporta D' Agostino... Non ho mai avuto il piacere di parlargli: non posso avere alcuna antipatia. **Quali sono le critiche?** Ognuno deve avere il suo ruolo. La Regione deve pianificare la vita dei cittadini per quanto riguarda le infrastrutture, che non sono qualcosa che serve solo ai porti. Le ferrovie non sono solo la nuova stazione di Servola e i treni da 750 metri, per dire. Aumentiamo i convogli merci su una linea vecchia e sprovvista di barriere antirumore, quando ci sono ancora barriere architettoniche nelle stazioni? La Regione ha una visione che l' **Autorità** non ha. Insomma meno sviluppo. Non si può spendere solo nei porti. E l' **Autorità** estende ora il suo controllo su poli intermodali e zone industriali. La Regione non può delegare perché sono cose che non riguardano solo il porto. **Meno Authority portuale e più Regione?** Bisogna accentuare il ruolo delle Regioni all' interno della legge Delrio sui porti, che andrebbe radicalmente cambiata. Mentre oggi abbiamo l' **Autorità portuale** che controlla consorzi economici come il Coselag: così si cede lo sviluppo industriale allo Stato. **Ma i risultati del porto vi soddisfano?** Nessun appunto, riconosciamo la bravura. Ma vogliamo fare del Fvg un grande piazzale dove le merci sono sbarcate e vanno via? Serve fermare qui le merci per fare industria. Ma avete votato contro la mozione sul Porto franco che servirebbe a questo... Siamo favorevoli, ma volevamo modificare le premesse e dire che per lunghi anni alcune forze politiche non avevano avuto la stessa posizione. La battaglia sulla Cina invece è vinta. Una questione non solo economica ma di civiltà e filosofia di vita contro la dittatura. **Come mai però a voi non vanno bene nemmeno gli amburghesi di Hhla?** Meglio che il porto fosse rimasto in mano agli operatori del territorio. Perché non creare una società mista pubblico-privata, partecipata dalla Regione e chiamata Logistica Fvg? Come abbiamo fatto per Terme Fvg. Amburgo può venire, ma non a controllare il 51% delle quote della Piattaforma. Serve controllo del territorio. **La Regione ha 500 milioni per fare il Molo VIII?** Ci sarebbero i privati.



Il Piccolo

Trieste

Sbagliata anche la cessione dell' Azienda speciale del Porto di Monfalcone all' **Autorità**? Operazione non so quanto opportuna della Camera di commercio della Venezia Giulia. Non vedo quale possa essere il cambio di marcia se sull' escavo del canale siamo in ritardo. **Tutto sbagliato: obiettività o camberismo?** È un' interpretazione che danno in molti, ma non è così. Sulle infrastrutture a dettare la linea non è il singolo onorevole ma il gruppo consiliare regionale. -
-D.D.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porti: ministero Trasporti, cerca intesa per D' Agostino

Lettera giunta oggi alla Regione per Autorità

(ANSA) - TRIESTE, 09 NOV - Una intesa sul nome di Zeno D' Agostino. E' quella che chiede il ministero dei Trasporti alla Regione Fvg per la presidenza dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale**. In Regione è giunta questa mattina una lettera dalla ministra De Michele in questo senso. Oggi è scaduto il mandato di D' Agostino al vertice dello scalo triestino, dopo quattro anni dalla nomina con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti l' 8 novembre 2016. (ANSA).

The screenshot shows a news article on the ANSA website. The page title is 'Mare'. The article headline is 'Porti: ministero Trasporti, cerca intesa per D'Agostino'. Below the headline is a sub-headline 'Lettera giunta oggi alla Regione per Autorità' and the date '9 novembre 2020'. The main image shows a man with glasses speaking into a microphone. The article text below the image reads: 'ANSA - TRIESTE, 09 NOV - Una intesa sul nome di Zeno D' Agostino. E' quella che chiede il ministero dei Trasporti alla Regione Fvg per la presidenza dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Orientale. In Regione è giunta questa mattina una lettera dalla ministra De Michele in questo senso. Oggi è scaduto il mandato di D' Agostino al vertice dello scalo triestino, dopo quattro anni dalla nomina con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti l' 8 novembre 2016. (ANSA)'. The right sidebar contains several advertisements and logos, including 'ANSA ViaggiArt', 'ANSA2030', 'UIM', 'PREVISIONI METEO - MARINE', and 'FIDELITY'. At the bottom of the sidebar, there is a section for 'Sponsor' with the text 'Enti vincitori per la prima edizione del Salone Nautico di'.

Porti: ministero Trasporti, cerca intesa per D' Agostino

(ANSA) - TRIESTE, 09 NOV - Una intesa sul nome di Zeno D' Agostino. E' quella che chiede il ministero dei Trasporti alla Regione Fvg per la presidenza dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico Orientale**. In Regione è giunta questa mattina una lettera dalla ministra De Micheli in questo senso. Oggi è scaduto il mandato di D' Agostino al vertice dello scalo triestino, dopo quattro anni dalla nomina con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti l' 8 novembre 2016. (ANSA). Fonte Ansa.it Mi piace: Mi piace Caricamento... (ANSA) - MILANO, 19 OTT - Avvio di seduta in rialzo per le Borse europee, che guardano con favore al dialogo Ripartiti i fondi relativi all' articolo 11 della Finanziaria regionale. Il Fondo perequativo da 300 milioni, consentirà, infatti, ai comuni siciliani di compensare le (ANSA) - ANCONA, 12 NOV - Il terremoto del 2016 che ha colpito il Centro Italia ha causato una contrazione.



Protocollo d' intesa siglato tra porto di Trieste e Agenzia Dogane -

09 Nov, 2020 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. Con la sottoscrizione dell' accordo, infatti, si è voluto enfatizzare il ruolo internazionale dello scalo giuliano, riconoscendo fondamentale la valorizzazione delle potenzialità dei Punti Franchi e dei relativi benefici doganali, che insieme alla posizione geografica del porto, l' infrastrutturazione ferroviaria di respiro europeo e la profondità dei fondali, ne fanno un gateway in grado di competere a livello internazionale. In questo contesto è stato previsto un tavolo tecnico permanente finalizzato a incrementare attività di interesse comune, come l' implementazione della digitalizzazione delle operazioni doganali, lo sviluppo delle potenzialità del cosiddetto smart terminal - sdoganamento in **mare**, la realizzazione di interconnessioni informatiche tra i Punti Franchi. Da citare anche la programmazione e realizzazione di progetti volti a far dialogare piattaforme logistiche come i corridoi doganali, anche tra Stati membri; nonché la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune, per sostenere azioni collegate all' evoluzione delle aree portuali, retroportuali, degli interporti e delle aree industriali. Zeno D' Agostino, presidente dell' Authority giuliana ha dichiarato: 'Una collaborazione a 360 gradi, quella che stiamo portando avanti con l' Agenzia delle Dogane e il direttore generale Minenna, che si focalizza su temi strategici e temi più operativi. Da un lato lo sviluppo e la piena valorizzazione dei punti franchi, perno del nostro **sistema portuale**, dall' altro l' introduzione di importanti progetti di sviluppo anche all' estero con l' obiettivo di essere sempre più competitivi e innovativi'. Per Marcello Minenna, direttore generale ADM: 'L' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha ricevuto dal Governo e in particolare dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un importante incarico: svolgere un' attività di supporto di natura tecnico specialistica al MIT nelle funzioni di indirizzo e coordinamento delle **Autorità di sistema portuale**. Trieste è uno dei più importanti porti d' Italia e l' **Autorità di Sistema Portuale** ha una guida intelligente, dinamica e con una visione sul futuro. Includere Trieste con la stipula di questo protocollo all' interno di questo ambito di coordinamento è un passaggio importante per quel processo di digitalizzazione, modernizzazione, coordinamento per fare delle nostre **autorità** portuali e dei nostri porti le componenti di un unico **sistema** Italia per realizzare il grande progetto delle autostrade del **mare**'.



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

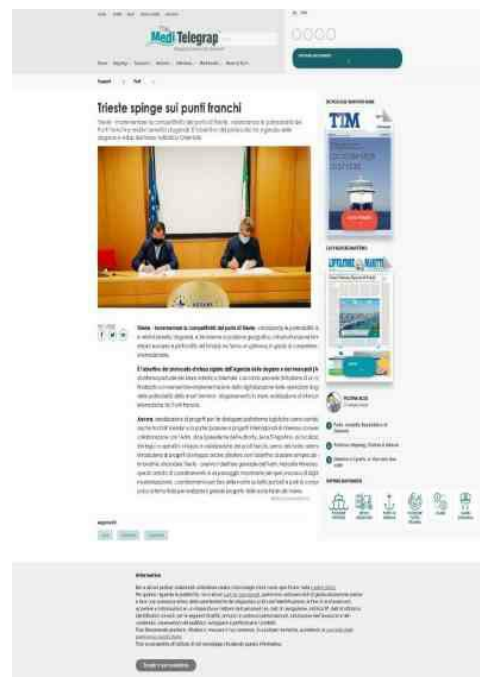
TRIESTE Firmato un protocollo d'intesa tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, per incrementare la competitività del porto di Trieste. Con la sottoscrizione dell'accordo, infatti, si è voluto enfatizzare il ruolo internazionale dello scalo 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. ha dichiarato: Una collaborazione a 360 gradi, quella che stiamo portando avanti con l'Agenzia delle Dogane e il direttore generale Minenna, che si focalizza su temi strategici e temi più operativi. Da un lato lo sviluppo e la piena valorizzazione dei punti franchi, perno del nostro sistema portuale, dall'altro l'introduzione di importanti progetti di sviluppo anche all'estero con l'obiettivo di essere sempre più competitivi e innovativi. Per Marcello Minenna, direttore generale ADM: L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha ricevuto dal Governo e in particolare dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un importante incarico: svolgere un'attività di supporto di natura tecnico specialistica al MIT nelle funzioni di indirizzo e coordinamento delle Autorità di sistema portuale. Trieste è uno dei più importanti porti d'Italia e l'Autorità di Sistema Portuale ha una guida intelligente, dinamica e con una visione sul futuro. Includere Trieste con la stipula di questo protocollo all'interno di questo ambito di coordinamento è un passaggio importante per quel processo di digitalizzazione, modernizzazione, coordinamento per fare delle nostre autorità portuali e dei nostri porti le componenti di un unico sistema Italia per realizzare il grande progetto delle autostrade del mare.



Trieste spinge sui punti franchi

Trieste - Incrementare la competitività del porto di Trieste, valorizzando le potenzialità dei Punti franchi e relativi benefici doganali, «che insieme a posizione geografica, infrastrutturazione ferroviaria di respiro europeo e profondità dei fondali, ne fanno un gateway in grado di competere a livello internazionale». È l'obiettivo del protocollo d'intesa siglato dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli (Adm) all'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale. L'accordo prevede l'istituzione di un tavolo tecnico finalizzato a incrementare «implementazione della digitalizzazione delle operazioni doganali, sviluppo delle potenzialità dello smart terminal - sdoganamento in mare, realizzazione di interconnessioni informatiche tra Punti franchi». Ancora, «realizzazione di progetti per far dialogare piattaforme logistiche come corridoi doganali, anche tra Stati membri e la partecipazione a progetti internazionali di interesse comune». La collaborazione con l'Adm, dice il presidente dell'Authority, Zeno D'Agostino, «si focalizza su temi strategici e operativi: sviluppo e valorizzazione dei punti franchi, perno del nostro sistema portuale, e introduzione di progetti di sviluppo anche all'estero con l'obiettivo di essere sempre più competitivi e innovativi». «Includere Trieste - osserva il direttore generale dell'Adm, Marcello Minenna - all'interno di questo ambito di coordinamento è un passaggio importante per quel processo di digitalizzazione, modernizzazione, coordinamento per fare delle nostre autorità portuali e porti le componenti di un unico sistema Italia per realizzare il grande progetto delle autostrade del mare».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la protesta di "Ambiente Venezia"

«Il Governo non vieta le crociere e vuole il terminal a Marghera»

Le navi non ci sono più. Ma il comitato Ambiente Venezia continua la sua battaglia. «L' ultimo Dpcm Covid», attacca il portavoce Luciano Mazzolin, «vieta tutto, ma non le crociere. Sono autorizzate a entrare nei porti le navi che battono bandiera straniera, anche se per le " soste inoperose"». Significa che nonostante la sospensione decretata dalle stesse compagnie Msc e Costa almeno fino a dicembre, in teoria i porti italiani non sono chiusi alle navi da crociera. «Una decisione che crea confusione», dice Mazzolin, « molti passeggeri provenienti dalle zone rosse sono stati bloccati all' imbarco. Giustamente». Nonostante l' emergenza Covid, continua Mazzolin, «l' Autorità portuale ha stanziato un milione di euro per il progetto del nuovo terminal a Marghera». «Un progetto sostenuto dalle lobby e anche dal Comune e dalla Regione, che significa mantenere quel traffico dentro la laguna». Secondo i comitati nessun progetto di terminal a Marghera è stato sottoposto alla commissione Via. Che invece ha promosso, pur con prescrizioni, la proposta di Duferco-De Piccoli per realizzare la nuova stazione passeggeri in bocca di **porto** di Lido, davanti all' isola artificiale del Mose. «Soluzione meno impattante, che manterrebbe le grandi navi fuori dalla laguna», scrivono i comitati. Che però non va bene al **Porto** per la distanza dai collegamenti ferroviari e automobilistici dell' home port. I passeggeri sbarcati dalle navi o in partenza, secondo il progetto Duferco, sarebbero trasportati con delle motonavi ecologiche. In questo modo non ci sarebbe più nemmeno la necessità di mantenere i fondali profondi in bocca di **porto** di San Nicolò. Un aiuto anche per la riduzione delle acque alte. «Chiediamo di essere ascoltati», dice Mazzolin, «non è vero che non vogliamo le navi. Ma chiediamo sia scelto il progetto migliore e meno dannoso per l' equilibrio della laguna». Dibattito che potrebbe approdare al prossimo Comitato. --A.V.

A.V.



Il Fatto Quotidiano

Genova, Voltri

Armatori, gas e cliniche: chi finanzia mr. donazioni

Valeria Bianchi e Stefano Vergine

È stato il politico italiano più finanziato dai privati quest' anno. Su Giovanni Toti hanno scommesso parecchie imprese con grandi interessi in regione. Lo dicono i rendiconti del suo comitato elettorale. Da gennaio a settembre, il Comitato Giovanni Toti ha ricevuto 530mila euro dai privati, una cifra che i partiti non riescono a racimolare in un intero anno. Dopo aver lasciato Forza Italia per fondare Cambiamo, Toti si è ricandidato alla guida della in Liguria a fine settembre e ha fatto il pieno di donazioni da aziende. Molte delle quali interessate, per ovvie ragioni commerciali, alle decisioni del governatore e del suo fedelissimo Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità che gestisce tutti i porti più importanti della Liguria. A partire proprio da quello di **Genova**, interessato da un piano di rilancio che, varato per contrastare il crollo del Ponte Morandi, dovrebbe portare sullo scalo più di 1 miliardo di euro di investimenti, in buona parte pubblici. Aponte l' imprenditore italo-Svizzero Gianluigi Aponte è uno dei più importanti armatori al mondo, patron del gruppo internazionale Msc oltreiché che dalla compagnia di navigazione italiana Gnv. Attraverso una delle sue società, la Agenzia Marittima Le Navi, ad agosto di quest' anno l' imprenditore campano con residenza svizzera ha donato 10mila euro a Toti. Spiccioli, per un uomo a cui Forbes attribuisce un patrimonio da 8,7 miliardi di dollari, ma pur sempre utili per la campagna elettorale del governatore. Tanto più che Aponte ha recentemente beneficiato di un generoso contratto pubblico: 1,2 milioni di euro pagati dalla Regione Liguria alla sua Gnv per utilizzare, da metà marzo alla fine di aprile, un traghetto della compagnia come ospedale galleggiante per i positivi al Covid. Ma tra i finanziatori di Toti c' è anche la concorrenza: la famiglia Grimaldi, attiva sia sul **porto** di **Genova** che su quello di Savona, ha donato infatti 13mila euro al comitato elettorale di Toti. Mentre ha scelto di scommettere 50mila euro il Gruppo Messina, che a **Genova** è di casa: ha in concessione un terminal del **porto** da oltre 300mila metri quadri e ha appena fatto entrare nel proprio capitale con il 49% delle quote proprio la Msc di Aponte. Altri 5mila euro sono arrivati dalla famiglia di armatori Fratelli Cosulich, e poi da parecchie altre aziende che hanno interessi nello scalo genovese. Scorrendo i rendiconti pubblici si contano 10mila euro dalla C.M.A. Sistemi Antincendio; 10mila dalla Rimorchiatori Riuniti; 40mila euro da aziende della holding Gin (Grandi riparazioni navali) - Officine Meccaniche Navali (15mila), Fonderie San Giorgio (15mila), Ortec (5mila) e Gerolamo Scorza (5mila) - che con la Regione hanno a che fare necessariamente per il rinnovo delle concessioni. Mense e petrolieri quei 54mila euro prima delle elezioni. Una delle donazioni più generose è arrivata però dalla famiglia Costantino, proprietaria di Europam, un gruppo energetico che spazia dalle forniture di gas e luce alle pompe di benzina, con 250 impianti di rifornimento e circa mezzo migliaio di dipendenti. Appalti pubblici e forniture private. Attraverso le loro aziende i Costantino hanno regalato 54.500 euro a Toti poco prima delle ultime regionali in Liguria. Già nel 2017 la famiglia di petrolieri genovesi aveva infatti donato 80mila euro al Comitato Change di Toti, finito in un' inchiesta della procura di **Genova**. "Io sono libero di finanziare i politici che a mio avviso possono migliorare le condizioni del popolo degli abitanti e delle imprese, questo non significa che l' ho fatto per avere qualcosa in cambio", ha spiegato lo scorso gennaio Mario Maria Costantino, presidente di Europam. Un altro contributo importante è arrivato da Ernesto Pellegrini, ex presidente dell' Inter e patron





Il Fatto Quotidiano

Genova, Voltri

dell'omonimo gruppo della ristorazione aziendale. Il 21 luglio la Pellegrini Spa ha infatti staccato un assegno da 30mila euro per la campagna elettorale del governatore ligure. Due giorni più tardi il gruppo milanese ha annunciato la firma di un accordo economico molto importante: l'acquisto della Industrial Food Mense, azienda molto presente in Liguria grazie a parecchi contratti di fornitura pubblici, da Fincantieri a Leonardo, da Ansaldo Energia a Hitachi fino alla Amt, la municipalizzata di **Genova** che e gestisce il trasporto pubblico in città. Sanità privata 10 milada Villa Montallegro Pietro Colucci, a capo del gruppo Waste Italia, gestore di una discarica a Vado Ligure, ha regalato 9 mila euro a Toti. Il suo nome è emerso nell'inchiesta giudiziaria sul Comitato Change per via di una segnalazione di operazione sospetta dell'Antiriciclaggio di Banca d'Italia. Tra le donazioni provenienti dal settore sanitario spiccano i 10mila euro della Villa Montallegro, clinica privata genovese di rilievo nazionale. Non è un mistero che da tempo Toti porti avanti una politica di apertura alla sanità privata in Liguria, progetti per ora congelati dopo l'emergenza coronavirus. Massimo Pollio è il fondatore del progetto filantropico Flying Angels, che organizza viaggi per bambini malati che necessitano di cure in Europa. A marzo, in piena emergenza Covid, attraverso una sua società, la Imagro, ha fornito un lotto da 170mila euro di mascherine ad Alisa, stazione appaltante della sanità in Liguria. La stessa Imagro ha donato 20mila euro al comitato elettorale del presidente della Regione. Aep Costruzioni sta realizzando la prima storica Esselunga della Liguria, nel quartiere genovese di Albaro. In un post dell'agosto scorso il presidente della Regione posava davanti al cantiere dove sorgerà il nuovo complesso: "Più concorrenza vuol dire prezzi più bassi, più soldi che restano nelle tasche delle famiglie". Aep Costruzioni intanto ha versato 50mila euro sui conti del Comitato Toti. La San Lorenzo Spa lo ha sovvenzionato invece con 30mila euro. È una delle società interessate al progetto Miglio Blu, a La Spezia: un investimento da 4 milioni di euro annunciato nel giugno scorso, che prevede la creazione di un distretto nautico e una riqualificazione urbanistica. Qualche donazione è arrivata anche da privati cittadini. Ha versato 3.450 euro Sandro Biasotti, senatore ed ex presidente della Regione Liguria, fondatore della catena di concessionarie Autobi. E Marco Vinicius Amaral Garcia, che ha regalato 10mila euro. È il direttore di Terre di Luni, parte del gruppo energetico Canarbino: sta sviluppando un progetto di riqualificazione edilizia ad Ameglia, in provincia di La Spezia. Contattati per un commento sui possibili conflitti d'interessi dei suoi finanziatori, dallo staff del governatore fanno sapere che "non ci sia evidenza di alcun conflitto di interessi: tutti i finanziamenti risultano inoltre regolarmente registrati, e dichiarati, come previsto dalla normativa vigente".

Il caso. Da commissario - Gestisce i "fondi ristori"

E chi lo foraggia ha preso i sussidi per il "Morandi"

V. Bia e S. Ver.

È un fatto che il crollo del Ponte Morandi ha messo a disposizione degli amministratori locali liguri fondi pubblici senza precedenti. Mentre la ricostruzione del nuovo viadotto è stata affidata al sindaco di Genova Marco Bucci, Giovanni Toti ha conservato per sé un incarico di importanza fondamentale: quello di commissario all' emergenza. Un ruolo che in alcuni casi gli ha consentito di erogare decine di milioni di euro di fondi governativi o, in altri, di deciderne i criteri. Agli autotrasportatori, ad esempio, sono stati destinati 180 milioni di euro in due anni e mezzo: 20 milioni negli ultimi 4 mesi del 2018, nell' imminenza del post crollo; 80 nel 2019 e altrettanti nel 2020 (anno in cui si è sovrapposta alla prima emergenza la congestione delle autostrade della regione). I rimborsi sono stati assegnati su base forfettaria, come risultato del rapporto tra fondi disponibili e platea di domande degli aventi diritto: 30 euro a viaggio, a prescindere dalla distanza percorsa. La raccolta delle istanze e la verifica dell' idoneità è stata affidata dalla Regione Liguria all' Autorità Portuale, guidata da **Paolo Emilio Signorini**. La battaglia per i fondi è stata spesso rivendicata da Toti in prima persona. "L' attivazione di questi ulteriori indennizzi rappresenta una boccata di ossigeno per il settore - dichiarava il governatore l' estate scorsa - che, con tutta l' attività legata al porto, è uno dei vettori trainanti dell' economia della nostra regione". Potrebbe non stupire, dunque, se tra i sostenitori del leader del Comitato Toti c' è una delle realtà più importanti del settore, la Pittaluga servizi containers, che ha contribuito alla sua campagna con 2.500 euro. Parte di un gruppo radicato nei porti di Vado Ligure, Genova, La Spezia e Livorno, movimentata un milione di tonnellate di merci l' anno. Solo nel 2019 (i dati del 2018 non sono stati resi pubblici) l' azienda ha incassato 757mila euro di sovvenzioni pubbliche. Altri aiuti per il post-Morandi sono arrivati sotto altre due forme: erogazioni una tantum, per le imprese che hanno dovuto cessare l' attività per via del disastro; e sgravi fiscali attraverso la creazione di una zona franca urbana. Questa seconda tipologia di intervento è stata gestita dal ministero dello Sviluppo economico, ma a disegnare la platea dei beneficiari è stato ancora una volta Toti, come commissario all' emergenza. Fra i sostenitori della sua corsa elettorale figura tra gli altri l' imprenditore genovese Giovanni Miscioscia, che per la corsa alle regionali ha dato personalmente a Toti 5mila euro. Un passato da editore, prima come fondatore dell' emittente locale Radio Babboleo poi amministratore di Radio DeeJay, Miscioscia negli anni 2000 si è dedicato alla creazione di start up. Excantia srl (proprietaria del marchio Winesider, una sorta di cantina digitale) e Radiosa srl (digitalizzazione delle radio) sono nate insieme al Politecnico di Torino. Nel 2019 sono state trasferite nel capoluogo ligure, dove hanno agganciato i 66mila euro di sgravi della zona franca urbana creata con il Decreto Genova. Ancora meglio è andata alla cassaforte immobiliare European Investments Spa (200mila euro di sgravi). Nell' elenco delle donazioni, con 1.000 euro, c' è un nome legato in modo indelebile alla tragedia del 14 agosto 2018: la Ferrometal srl, società che si occupa di raccolta di materiale ferroso. Posizionata sotto al viadotto Polcevera, le sue telecamere hanno ripreso il crollo del viadotto, una prova oggi ritenuta fondamentale. Dopo il crollo è stata aiutata a ricollocarsi e ha ottenuto 164mila euro di sconti fiscali previsti dalla zona franca urbana.



L'INTERVENTO

«Scelte coraggiose per il nostro scalo»

È l'appello lanciato alla classe politica da Federlavoro

Sviluppo nel segno della continuità per il **porto** spezzino. A chiederlo, le imprese fornitrici di servizi portuali attraverso il presidente Federlavoro di Confcooperative, Leonardo Romeo. «Chiediamo ai nostri rappresentanti politici l'assunzione di scelte coraggiose per lo sviluppo della capacità operativa del **porto** commerciale e crocieristico, il potenziamento dell'impianto ferroviario marittimo, il raddoppio della Pontremolese. Alle istituzioni chiediamo invece una sollecita attuazione delle opere previste dal Piano regolatore portuale. Abbiamo accolto con soddisfazione la nomina a commissario di Francesco Di Sarcina, augurandoci che questa scelta rientri nell'ottica di una continuità per realizzare compiutamente tutti i progetti del Prp» dice Romeo.



L'ingegner Gasparini non molla

Rumori molesti in porto, altolà all'archiviazione

Chiesta la rilettura dei dati con ancoraggio alle norme snobbate e l'audizione in tribunale di venti cittadini

LA SPEZIA Detto, fatto. L'ingegner Vittorio Gasparini, detto spaccadecibel, rilancia contro i rumori «molesti» provenienti dal **porto** opponendosi alla richiesta di archiviazione del fascicolo istruito dal pm Monica Burani a seguito del suo esposto e delle indagini sul campo svolte da Arpal e Polizia Municipale, là dove la conclusione di esse è stata che le fonti di disturbo per chi risiede in viale San Bartolomeo sono molteplici e l'impatto globale di esse, a cominciare dal traffico veicolare, supera i valori di legge ma non è possibile portare alla sbarra le attività dello scalo, i cui rumori oscillano comunque a cavallo della soglia di ammissibilità, in assenza di norme ad hoc di riferimento. Ieri il deposito nella cancelleria del Giudice delle indagini preliminari di una lunga memoria di 18 pagine nella quale ha preso forma l'affondo redatto dall'avvocato Valentina Antonini col supporto del giurista ambientale Marco Grondacci. Non solo argomentazioni in punto di diritto tese ad allargare l'orizzonte delle norme da prendere in considerazione a sostegno della sostenibilità in giudizio

dell'accusa, ma anche la richiesta di audizione di venti persone direttamente esposte ai rumori del **porto** e alle prese con problematiche indotte anche di ordine sanitario. Obiettivo: dimostrare che - al di là dei riferimenti ai 'tetti' amministrativi dei decibel, secondo gli oppositori comunque sfiorati con riferimento alle indicazioni di soglia date dal Ministero dell'Ambiente con ancoraggio alle norme di scenario non prese a riferimento dalla procura che ha dedotto l'assenza di reati in mancanza di una disciplina acustica ad hoc sui porti - il criterio di valutazione sul piano della responsabilità penale deve allargarsi al tema della tollerabilità dei rumori. Sul punto sarebbe illuminante una direttiva europea del marzo scorso. Al di là della piega che prenderà la vicenda sul piano processuale, al vaglio del gip c'è anche l'atto col quale all'inizio del 2019 il Ministero dell'Ambiente richiamava il Comune della Spezia «a porre in essere tutte le azioni di competenza al fine di riportare entro i limiti di legge i superamenti di pressione sonora rilevati sul territorio». E' successo? Basta la barriera fonoassorbente, con inserti vegetali, a limitare i disagi? Quando alla prima domanda, la risposta è che l'azione dell'amministrazione civica finora si è limitata ai propositi; quanto al secondo quesito, la stessa relazione della Arpal, quando la barriera era in corso montaggio nel settembre 2019, rilevava che la stessa non arrecava i benefici sperati soprattutto agli ultimi piani dei palazzi e che era «indubbia l'esigenza di programmare dei provvedimenti». Sullo sfondo la contestazione dell'assunto investigativo storicamente insostenibile - «gli edifici sono stati costruiti in una zona molto vicina al **porto**» - là dove lo scalo ha fatto piazza pulita degli stabilimenti balneari... Corrado Ricci.



Citta della Spezia

La Spezia

"Istituzioni spingano sul prp: conti più lo sviluppo del consenso"

La Spezia - "In un periodo come l' attuale, caratterizzato dall' emergenza Covid 19 che va ad acuire una crisi di mancata crescita economica perdurante nel nostro Paese già da diversi anni, occorrono risposte efficaci e armoniche da tutte le parti, istituzionali, politiche e sociali. Con riferimento diretto al nostro Territorio occorre, proprio nell' ottica di una strategia di uscita dalla crisi, far leva sulle eccellenze imprenditoriali esistenti, tra le quali ha una preminente e riconosciuta funzione il Porto della Spezia, che è da sempre ai vertici dell' efficienza tra gli scali mediterranei. Per questi motivi, come imprese fornitrici di servizi portuali chiediamo anzitutto ai nostri rappresentanti politici, a qualsiasi livello e senza distinzione di schieramento, l' assunzione di scelte coraggiose, capaci di trasformare le attuali difficoltà in altrettante opportunità, per lo sviluppo della capacità operativa del porto commerciale e crocieristico, il potenziamento dell' impianto ferroviario marittimo, il raddoppio della Pontremolese, avendo comunque sempre e particolare attenzione alla green economy, anche in ambito **portuale**. Alle Istituzioni chiediamo invece una sollecita attuazione delle opere previste dal Piano Regolatore **Portuale**: il completamento del secondo bacino, la realizzazione del terzo e della nuova Stazione crocieristica. Sono interventi che possono comportare anche il rischio di una momentanea perdita di consenso ma senza i quali si arresta lo sviluppo del Porto e della Città. Ben consapevoli che a tale riguardo continua ad essere di importanza capitale il ruolo che dovrà esercitare l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale nei confronti del cui operato ci sia consentito di esprimere il nostro apprezzamento. Abbiamo accolto con soddisfazione, proprio in virtù di queste esigenze, la nomina a Commissario, da parte del Ministro, dell' Ingegnere Francesco Di Sarcina, augurandoci che questa scelta rientri nell' ottica di una continuità per realizzare compiutamente tutti i progetti del Piano Regolatore **Portuale**. Come Imprese Fornitrici di Servizi Portuali siamo pronti a fare la nostra parte, aumentando gli investimenti in formazione, pronti a cogliere qualsiasi opportunità per creare nuova e buona occupazione a supporto delle necessità dei Terminalisti, La Spezia Container Terminal del Gruppo Contship-Eurogate e Terminal del Golfo del Gruppo Tarros, che hanno confermato la messa a disposizione di ingenti risorse economiche private, a fianco di quelle pubbliche, per la realizzazione di tutte le infrastrutture previste dal Piano Regolatore **Portuale**. Se ogni componente della Comunità **portuale**, tra i quali è doveroso citare anche i Lavoratori Portuali e i Sindacati per il loro contributo determinante ai successi del Porto della Spezia, agirà in modo coeso, siamo certi che l' uscita dalla crisi che ci investe sarà una realtà per il nostro Territorio e costituirà un importante fattore di crescita per l' economia nazionale". Presidente Feder lavoro di Confcooperative Leonardo Romeo Lunedì 9 novembre 2020 alle 17:58:39
Redazione.



Feder Lavoro chiede per il porto di Spezia, sviluppo e continuità

09 Nov, 2020 LA SPEZIA - Sviluppo nella continuità per il porto di Spezia, è la prima delle istanze che Feder lavoro di Confcooperative a nome delle Imprese Fornitrici di Servizi Portuali di La Spezia, rivolge alle Istituzioni e alla compagine politica e sociale, al fine di tracciare una strategia che permetta di uscire dalla crisi. Lo si legge in una nota a firma del presidente di Feder Lavoro di Confcooperative, Leonardo Romeo: "occorre far leva sulle eccellenze imprenditoriali esistenti, tra le quali ha una preminente e riconosciuta funzione il Porto della Spezia , che è da sempre ai vertici dell'efficienza tra gli scali mediterranei". Rivolgendosi alle parti politiche la Confederazione delle cooperative chiede : "l'assunzione di scelte coraggiose, capaci di trasformare le attuali difficoltà in altrettante opportunità, per lo sviluppo della capacità operativa del porto commerciale e crocieristico , il potenziamento dell 'impianto ferroviario marittimo, il raddoppio della Pontremoles e, avendo comunque sempre e particolare attenzione alla gree n economy, anche in ambito portuale" Mentre le richieste alle Istituzioni riguardano : "l'attuazione delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale: il completamento del secondo bacino, la realizzazione del terzo e della nuova Stazione crocieristica ". "Continua ad essere di importanza capitale il ruolo che dovrà esercitare l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale nei confronti del cui operato ci sia consentito di esprimere il nostro apprezzamento. Abbiamo accolto con soddisfazione, proprio in virtù di queste esigenze, la nomina a Commissario, da parte del Ministro, dell'Ingegnere Francesco Di Sarcina , augurandoci che questa scelta rientri nell'ottica di una continuità per realizzare compiutamente tutti i progetti del Piano Regolatore Portuale. Come Imprese Fornitrici di Servizi Portuali siamo pronti a fare la nostra parte, aumentando gli investimenti in formazione, pronti a cogliere qualsiasi opportunità per creare nuova e buona occupazione a supporto delle necessità dei Terminalisti, La Spezia Container Terminal del Gruppo Contship-Eurogate e Terminal del Golfo del Gruppo Tarros, che hanno confermato la messa a disposizione di ingenti risorse economiche private, a fianco di quelle pubbliche, per la realizzazione di tutte le infrastrutture previste dal Piano Regolatore Portuale". Si conclude nella nota: "Se ogni componente della Comunità portuale, tra i quali è doveroso citare anche i Lavoratori Portuali e i Sindacati per il loro contributo determinante ai successi del Porto della Spezia, agirà in modo coeso, siamo certi che l'uscita dalla crisi che ci investe sarà una realtà per il nostro Territorio e costituirà un importante fattore di crescita per l'economia nazionale".



Maxi Porto al via i lavori C' è anche Rcm

Enea Conti

All' inizio del 2020, agli albori della pandemia, al porto di Ravenna si brindava per le due offerte in risposta al bando pubblicato per assegnare il maxi progetto di restyling del valore di più di 200 milioni di euro. Ad aggiudicarsi il lavoro è il raggruppamento temporaneo d' imprese con mandataria il Consorzio stabile grandi lavori, del quale è socio maggioritario la Rcm Costruzioni del gruppo Rainone. Parliamo di Ravenna Port Hub, un intervento faraonico che prevede, tra le novità, la costruzione di una nuova banchina di oltre un chilometro, il rifacimento di quelle esistenti e la costruzione di un nuovo impianto di logistica. Alla fine dell' anno e in piena pandemia si brinda ancora. Da una parte perché il porto romagnolo naviga in buone acque - per esempio entro la fine dell' anno sarà ultimato il deposito di ricezione e stoccaggio di Gnl - dall' altra perché il l' appalto è stato aggiudicato ed è stato sottoscritto l' accordo con l' **Autorità Portuale** e la cordata di imprese. Un passaggio messo nero su bianco lo scorso fine settimana con la sottoscrizione del contratto in Prefettura dove è stato firmato anche il Protocollo di legalità. Al porto di Ravenna si attende l' arrivo delle ruspe e degli operai. I lavori da fare per quel che riguarda la prima fase de progetto, non saranno pochi. Si va dall' escavo di 5 milioni di metri cubi di sedimenti per poter sviluppare i fondali del porto sino a -12,5 mt, del rifacimento del primo lotto di banchine esistenti per adeguarle ai nuovi fondali e nella realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1 chilometro a servizio di una nuova area **portuale** da destinarsi principalmente a Terminal Container. Lavori del valore complessivo di 235 milioni di euro finanziati da Cipe, Banca Europea degli Investimenti, Unione Europea e **sistema Autorità di Sistema Portuale**. Entusiasta il presidente dell' **autorità portuale** Daniele Rossi. «Entro 4 - 5 mesi al termine della fase progettuale esecutiva partiranno i lavori veri e propri al porto» spiega. I cantieri saranno operativi per molti anni, e il nuovo hub sarà ultimato entro i primi mesi del 2025 e nella nuova area logistica sarà operativo uno scalo ferroviario per i treni merci. Come è facile immaginare più merci transiteranno più manodopera sarà impiegata nel nuovo hub con un impatto positivo sul fronte occupazionale.



Il Tirreno

Livorno

la scomparsa dell' ex dirigente

Portuali e Cgil in lutto, a 91 anni Vinicio Cioni muore col Covid

L' impegno nell' organizzazione dei lavoratori fino a diventare leader regionale, nel 1980 diventa viceconsole della Compagnia al fianco di Italo Piccini

livorno «Ho visto le bombe della guerra ma questo virus invisibile è peggio». Vinicio Cioni l' aveva detto alla figlia Catia e alla fine, a 91 anni, nella lotta contro questo maledetto Covid-19 non ce l' ha fatta, lui che a cavallo fra gli anni '70 e '80 aveva combattuto cento battaglie sulle banchine tanto nella trincea del sindacato quanto in quella della Compagnia. I familiari raccontano che sia lui che la moglie Mirella erano risultati positivi: li hanno portati all' albergo sanitario di Bientina, poi il ricovero nella "bolla Covid" dell' ospedale di Pontedera mentre lei sta migliorando. «Mio padre - racconta la figlia - doveva fare i conti anche con le conseguenze del grave infortunio sul lavoro di tanti anni fa che gli aveva lasciato un polmone in meno». Poi con un nodo di commozione che le stringe il respiro, aggiunge: «È uno strazio, li abbiamo seguiti noi familiari ben "mascherinati" finché non li hanno portati via: da allora non è stato più possibile un abbraccio e neppure anche solo tenergli la mano». Al di là dello strappo agli affetti familiari, in questo caso c' è anche la dimensione pubblica dell' ex dirigente di primo piano del mondo portuale: prima come sindacalista, poi ai vertici della Compagnia lavoratori portuali negli anni di Italo Piccini. Non è un caso che a dare l' annuncio del decesso sia, con un affettuoso omaggio, proprio la Compagnia portuale che era "casa" sua nel quartier generale di via San Giovanni. «Apprendiamo con costernazione e dolore» la notizia della scomparsa, dice il presidente Enzo Raugei: «Con Vinicio perdiamo un altro pezzo importante della nostra storia portuale e cittadina». La figlia rammenta un episodio scherzoso di quando col sorriso il padre le disse che non aveva voluto prendere quel treno per Roma dove volevano affidargli un incarico nazionale nella portualità: «Mi raccontò che al ministro aveva detto: ma a Roma ce l' avete i Quattro Mori? E allora non ci posso venire...». Cioni era entrato ventenne nei ranghi della Compagnia nel 1949, quando il porto cominciava a rimettersi in piedi dopo i gravissimi danni per i bombardamenti alleati e per le mine e gli affondamenti di navi nelle darsene da parte delle truppe naziste in ritirata. In realtà però presto ha preso la strada dell' impegno sindacale e all' interno dell' organizzazione dei portuali Cgil, che allora rappresentava 2mila lavoratori sulle banchine, aveva salito i vari gradini della responsabilità fino a diventare leader del sindacato a Livorno e successivamente su scala regionale. Quando torna nel Palazzone di via San Giovanni lo fa per affiancare Italo Piccini: eccoci nel 1980 e Cioni è nella squadra dei viceconsoli, lui comunista in tandem con il socialista Leonetto Nosiglia. «Era un dirigente apprezzato. Siamo nel periodo in cui la Compagnia è in espansione - ricorda Mario Camici, ex dirigente portuale ma della generazione successiva - nella fase di crescita dei traffici di contenitori, immaginata sì da Italo Piccini in primis ma fatta propria da quel gruppo dirigente, prima che arrivassero i decreti Prandini a cambiare tutto». «Una brava persona, sanguigna: era del Pontino e sapeva stare in mezzo alla gente guadagnandosi il rispetto di tutti», dice Gino Corradi, esponente storico del remo livornese: «È un pezzo della nostra storia che se ne va per sempre». Raugei lo rammenta come una figura «caratterizzata da una forte personalità e carisma», era stato «segretario regionale e provinciale della Filp-Cgil, nella fase delle importanti conquiste per i lavoratori portuali,



con un affettuoso omaggio, proprio la Compagnia portuale che era "casa" sua nel quartier generale di via San Giovanni. «Apprendiamo con costernazione e dolore» la notizia della scomparsa, dice il presidente Enzo Raugei: «Con Vinicio perdiamo un altro pezzo importante della nostra storia portuale e cittadina». La figlia rammenta un episodio scherzoso di quando col sorriso il padre le disse che non aveva voluto prendere quel treno per Roma dove volevano affidargli un incarico nazionale nella portualità: «Mi raccontò che al ministro aveva detto: ma a Roma ce l' avete i Quattro Mori? E allora non ci posso venire...». Cioni era entrato ventenne nei ranghi della Compagnia nel 1949, quando il porto cominciava a rimettersi in piedi dopo i gravissimi danni per i bombardamenti alleati e per le mine e gli affondamenti di navi nelle darsene da parte delle truppe naziste in ritirata. In realtà però presto ha preso la strada dell' impegno sindacale e all' interno dell' organizzazione dei portuali Cgil, che allora rappresentava 2mila lavoratori sulle banchine, aveva salito i vari gradini della responsabilità fino a diventare leader del sindacato a Livorno e successivamente su scala regionale. Quando torna nel Palazzone di via San Giovanni lo fa per affiancare Italo Piccini: eccoci nel 1980 e Cioni è nella squadra dei viceconsoli, lui comunista in tandem con il socialista Leonetto Nosiglia. «Era un dirigente apprezzato. Siamo nel periodo in cui la Compagnia è in espansione - ricorda Mario Camici, ex dirigente portuale ma della generazione successiva - nella fase di crescita dei traffici di contenitori, immaginata sì da Italo Piccini in primis ma fatta propria da quel gruppo dirigente, prima che arrivassero i decreti Prandini a cambiare tutto». «Una brava persona, sanguigna: era del Pontino e sapeva stare in mezzo alla gente guadagnandosi il rispetto di tutti», dice Gino Corradi, esponente storico del remo livornese: «È un pezzo della nostra storia che se ne va per sempre». Raugei lo rammenta come una figura «caratterizzata da una forte personalità e carisma», era stato «segretario regionale e provinciale della Filp-Cgil, nella fase delle importanti conquiste per i lavoratori portuali,



Il Tirreno

Livorno

quali il salario garantito ed altri istituti contrattuali». E aggiunge: «Vinicio aveva un peso importante ed era ascoltato anche a livello nazionale». La Compagnia portuale porge alla famiglia «le condoglianze dei lavoratori portuali e il ringraziamento per quanto Vinicio ha fatto per la crescita e l'avanzamento dei lavoratori portuali e della Compagnia». Oggi la salma sarà portata alla camera mortuaria del cimitero dei Lupi: probabilmente nel pomeriggio il corpo sarà cremato. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«La Regione eviti l' aumento del costo del biglietto»

PORTOFERRAIO Continua ad alimentare polemiche la decisione dell' **autorità di sistema portuale** di estendere anche ai residenti ed ai pendolari il pagamento delle tasse portuali con un conseguente aumento di oltre il 20% del costo del biglietto. Ed aumentano le richieste alla Regione Toscana di intervenire in difesa dei diritti degli elbani. Dopo la lettera dei sindaci e l' interrogazione sull' argomento presentata da Marco Landi a chiedere al governatore Eugenio Giani di attivarsi sono gli esponenti di Forza Italia Chiara Tenerini ed Adalberto Bertucci (in foto), responsabile dipartimenti Toscana e responsabile del dipartimento politiche insulari Toscana. «Negli ultimi anni - dice Bertucci - noi residenti ci siamo visti togliere tutto quello che i nostri genitori e nonni avevano ottenuto. Fino a pochi anni fa, avevamo a disposizione sui traghetti dai 3 ai 5 posti auto riservati per i residenti. Oggi non ci sono più». Forza Italia auspica un intervento concreto. «La Regione - conclude Bertucci - deve ergersi a garante della nostra isola per evitare l' aumento del costo dei biglietti e per ripristinare il numero dei posti riservati ai residenti che si muovono per problemi sanitari o di lavoro pendolare, come avveniva prima del bando regionale».

20
MARTedì - 10 NOVEMBRE 2020 - LA NAZIONE

ISOLA D'ELBA

«Diving, abbiamo resistito fino ad ora»

Basta? È il bilancio della stagione che si accenna conclusa. «Rispetto alla previous, possiamo ritenere soddisfacenti»



«La Regione eviti l' aumento del costo del biglietto»

PORTOFERRAIO

Il direttore del Portoferrario, che ha discusso con i sindaci il bilancio della stagione, è stato ricevuto dal presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, il 9 novembre. Il sindaco di Portoferrario, Marco Landi, ha chiesto di intervenire in difesa dei diritti degli elbani. Dopo la lettera dei sindaci e l' interrogazione sull' argomento presentata da Marco Landi a chiedere al governatore Eugenio Giani di attivarsi sono gli esponenti di Forza Italia Chiara Tenerini ed Adalberto Bertucci (in foto), responsabile dipartimenti Toscana e responsabile del dipartimento politiche insulari Toscana. «Negli ultimi anni - dice Bertucci - noi residenti ci siamo visti togliere tutto quello che i nostri genitori e nonni avevano ottenuto. Fino a pochi anni fa, avevamo a disposizione sui traghetti dai 3 ai 5 posti auto riservati per i residenti. Oggi non ci sono più». Forza Italia auspica un intervento concreto. «La Regione - conclude Bertucci - deve ergersi a garante della nostra isola per evitare l' aumento del costo dei biglietti e per ripristinare il numero dei posti riservati ai residenti che si muovono per problemi sanitari o di lavoro pendolare, come avveniva prima del bando regionale».

«Ci stiamo impegnando al massimo, ma i cittadini devono aiutarci»

La Pubblica Assistenza consegna le mascherine. Cinque a persona

Il primo cittadino ha attivato il Centro Operativo

Un altro boato sul versante sud occidentale. Le cause dei ripetuti episodi restano un mistero



Maxi incendio dell'area ex Tubimar Budget di 300mila euro per la bonifica

I lavori urgenti indicati dall'Arpam per la tutela ambientale e della salute e la rimozione dei rifiuti

L' AMBIENTE ANCONA Un conto di oltre 300mila euro per la messa in sicurezza dell' area ex Tubimar coinvolta nell' incendio del 16 settembre. La spesa è stata quantificata nella relazione diffusa nei giorni scorsi dall' **Autorità portuale** accompagnata dalla perizia tecnica dove sono stati indicate tutte le operazioni effettuate per la messa in sicurezza e tutela ambientale. L' incendio nell' area ex Tubimar viene definito «evento accidentale con incendio di notevole portata che ha causato gravi danni» nell' area di circa 100mila mq di cui 42mila «coperti da padiglioni ove l' incendio si è innescato e sviluppato» si legge nella relazione. «I danni consistono nella combustione a vari livelli, in alcuni casi totale - sottolinea il tecnico - dei materiali giacenti all' interno dei padiglioni» e «delle componenti costruttive» con «la dispersione e la ricaduta incontrollata sul terreno per un periodo di tempo prolungato di materiale polverulento combusto il quale, per la sua natura, ha di fatto rappresentato da subito un pericolo potenziale per la salute umana e per la salvaguardia dell' ambiente». Conseguenze costantemente monitorate dall' Arpam con «concentrazioni conformi ai limiti normativi e comunque inferiori ai valori di qualità dell' aria ed ai parametri tossicologici di riferimento». Mentre cinque giorni dopo il rogo l' Arpam ha prescritto una serie di «misure urgenti volte alla tutela ambientale o della salute in relazione allo stato dei luoghi caratterizzato, sostanzialmente dalla rilevante presenza a terra di rifiuti combustibili oltre che di rifiuti liquidi derivanti dalle attività di spegnimento». Le opere E per mettere in pratica quelle indicazioni l' Ap ha affidato i «lavori di somma urgenza» a un' associazione temporanea d' imprese che ha provveduto tra l' altro alla «pulizia generale degli spazi demaniali scoperti con la raccolta dei materiali combustibili e spazzamento; idrospurgo e svuotamento di tutto il sistema di gestione delle acque meteoriche esistente; otturazione con palloni pneumatici dei punti di allaccio di quel sistema di raccolta e gestione acque meteoriche alla rete fognaria pubblica al fine di impedire ogni immissione». Per la bonifica è stata stimata una spesa di 329mila euro, scesa a 196mila per effetto dello sconto (-41,5) applicato dalle ditte a cui è stato affidato l' intervento. Resta tutta aperta invece la partita per la ricostruzione dell' area ex Tubimar. L' investimento potrebbe richiedere 30 milioni, un budget finalizzato «a creare le premesse per dare vita ad una situazione della logistica dello scalo più moderna, evoluta ed al passo con i tempi» come era stato sottolineato nei giorni scorsi. Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: Giampieri, sicurezza nel lavoro è priorità di qualsiasi strategia

"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". Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri, questa mattina al presidio organizzato nel porto di Ancona da Cgil, Cisl e Uil per la tragica scomparsa di Luca Bongiovanni. "Ogni strategia deve sempre mettere al primo posto la sicurezza nel lavoro". Per questo, ha aggiunto Giampieri, "ci stiamo confrontando anche su questo tema con le rappresentanze sindacali, per cercare insieme di migliorare sempre più questo fattore indispensabile per la crescita".



Shipping Italy

Napoli

Porto di Napoli: procedura partita per il deposito Gnl

Ha preso il via a **Napoli** la procedura che porterà al rilascio di una concessione di durata trentennale per la realizzazione e gestione del deposito costiero Gnl. Come noto, Edison e Q8 hanno già presentato un progetto (già anche co-finanziato dalla UE) per la realizzazione di un deposito Gnl nello scalo, che - avevano spiegato nel corso dell' ultima Naples Shipping Week Fabrizio Mattana e Raffaele Iollo, rispettivamente responsabile Gas Infrastructures & Small Scale Lng della prima e direttore Logistica, Operazioni e Aviazione della seconda- ha anche "superato la Conferenza preliminare dei servizi", è "coerente con il Piano regolatore portuale e con il Piano urbanistico della città di **Napoli**" e dovrà poi "essere assoggettato a Via (valutazione d' impatto ambientale, ndr)". Nella delibera del 5 novembre che porta la firma del presidente della AdSP del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito non ci sono novità rispetto a quanto già noto relativamente al progetto. Il documento ribadisce infatti che la struttura avrà una capacità di 20.000 metri cubi, sarà situata all' interno della Darsena Petroli (precisamente al Molo Vigliena) e potrà accogliere navi metaniere di capacità massima di circa 30.000 metri cubi. Il deposito - si aggiunge - consentirà lo "stoccaggio del GNL all' interno di un serbatoio verticale a pressione atmosferica ad integrità totale", il caricamento dello stesso gas naturale liquefatti "su autobotti isocontainer e su navi bettoline" e - come pure già evidenziato in precedenza - "lo scarico di bio-GNL da autobotti, nonché la possibilità di eseguire operazioni di bunkeraggio e di transhipment". Per ulteriori dettagli tecnici il testo rimanda esplicitamente alla pubblicazione dell' apposito bando di gara, mentre relativamente all' iter procedurale la delibera precisa che verrà nominata con un altro provvedimento "una Commissione Tecnica di Gara composta da esperti, con particolare riferimento alle materie di cui al bando".



Ha preso il via a Napoli la procedura che porterà al rilascio di una concessione di durata trentennale per la realizzazione e gestione del deposito costiero Gnl.

Come noto, Edison e Q8 hanno già presentato un progetto (già anche co-finanziato dalla UE) per la realizzazione di un deposito Gnl nello scalo, che - avevano spiegato nel corso dell'ultima Naples Shipping Week

MEZZOGIORNO

Nelle Zes del Sud Italia sbarcano i primi investitori

Il ministro Provenzano propone Marchesi alla guida della Zes Jonica Iniziative dal gruppo Gallozzi (Salerno), Callipo e Digiemme (Gioia Tauro)

Vera Viola

Le Zes, le zone economiche speciali, istituite nel 2017 e a oggi non ancora operative, sono tutt' altro che dimenticate. Dopo un lungo fermo è di questi giorni la proposta di nomina del commissario della Zes Jonica (Taranto) inviata dal ministro del Mezzogiorno Giuseppe Provenzano alla presidenza del Consiglio che dovrà confermarla con un Dpcm. Provenzano ha proposto la nomina di Giampiero Marchesi, dirigente dell' Agenzia di Coesione territoriale, esperto di investimenti pubblici e di progettazione europea. Si tratta della seconda nomina di un commissario, dopo quella di Rosanna Nisticò a Gioia Tauro. Ma le Zes, quelle aree individuate al Sud, a ridosso di porti, aeroporti e interporti, in cui si vorrebbero attrarre investimenti manifatturieri promettendo agevolazioni fiscali e snellimento burocratico, non sono dimenticate soprattutto sul territorio, dove numerose aziende si sono messe in lizza per investire e qualcuna (poche per ora) ha anche cominciato a farlo. Il gruppo Gallozzi, che gestisce il terminal container del **porto** di **Salerno** è tra questi. Gallozzi con un investimento di 30 milioni si è dotato di quattro maxigruppi capaci di caricare e scaricare grandi navi da

15mila contenitori. «Si tratta - dice Agostino Gallozzi, ad dell' omonimo gruppo - di macchine Liebherr, modello LHM 800 HR, le più avanzate in esercizio nel mondo. Hanno una torre principale alta 60 metri ed uno sbraccio che consente di raggiungere a bordo 22 contenitori in larghezza». Gallozzi aggiunge: «Siamo l' anello di congiunzione tra il sistema manifatturiero e i mercati globali, la maggiore efficienza del terminal attira industria da una parte e compagnie di navigazione dall' altra». C' è un problema però: nel **porto** di **Salerno** i lavori per il dragaggio e per l' ampliamento dell' imboccatura non sono completati, cosicché ora le gru di Gallozzi lavorano con le navi da soli 6mila contenitori, le sole che riescono ad attraccare. Gallozzi aggiunge: «L' operatività della Zes unita allo sgravio fiscale del 30% sul costo del lavoro possono essere validi incentivi per far sviluppare il manifatturiero nel Mezzogiorno». Da parte sua l' imprenditore ha in canna un altro investimento da 30 milioni. Dalla Campania alla Calabria. Filippo Callipo noto imprenditore che guida un gruppo per l' 80% focalizzato sulla produzione di tonno sott' olio, ha realizzato nel retroporto di Gioia Tauro un magazzino del freddo con la società Med Frigus, investendo 4 milioni. «Una struttura a servizio non solo delle società del gruppo - precisa Callipo -. Nel **porto** mancava un magazzino a bassa temperatura». Anche l' azienda alimentare calabrese ha in programma altri investimenti nella stessa area, e assunzioni fino a cento persone, ma attende che la Zes diventi operativa. Sempre a Gioia Tauro, anche Global Repair e Digiemme service di Michele De Masi si attrezzano per far fronte a una crescita dei traffici commerciali. «Abbiamo acquistato - racconta De Masi - un immobile in cui trasferire e ampliare la nostra attività di manutenzione di container e frigocontainer. Siamo gli unici, oltre a una azienda di Anversa, a fare questo lavoro. La Zes - dice - potrebbe aiutarci molto». Ricade in una Zes anche il mega piano del gruppo Seri che nell' area di Teverona ex Whirlpool vuole realizzare, tramite la controllata FIB Srl, nell' ambito del programma Ipcei, la prima giga factory del Sud Europa per la produzione di celle e moduli al litio. Infine, sono numerose le imprese che hanno manifestato interesse a investire. Giancarlo Cangiano,



vicepresidente dell' Interporto Sud Europa ne è convinto. «Ho ricevuto manifestazioni di interesse per 120mila metri quadri - dice - ma i terreni



Il Sole 24 Ore

Salerno

disponibili sono la metà». E in Puglia: «Per la Zes Interregionale Puglia e Basilicata vi sono almeno quattro operatori interessati a sbarcare», spiega Alfredo Prete, presidente dell' autorità portuale tarantina. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

INFRASTRUTTURE ERA STATO APPROVATO PER LA PRIMA VOLTA NEL 1975

Ok ad un nuovo piano regolatore del porto, intesa Authority-Sogesid

Il Presidente Patroni Griffi: «Non possiamo perdere tempo»

Il porto di Brindisi avrà un nuovo Piano Regolatore: approvato una prima volta nel lontano 1975 e poi rinnovato nel 2006, oggi dovrà rappresentare, nel contesto in evoluzione, il principale strumento strategico e di programmazione delle attività, tracciando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione nello scalo brindisino. Per realizzarlo l'**Autorità Portuale** del Mar Adriatico Meridionale (**AdSP MAM**) si avvarrà del supporto tecnico di Sogesid, Società "in house" dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture. L'intesa rientra nella convenzione già in essere tra i due soggetti su diverse attività negli scali del basso Adriatico. Nell'atto, firmato da Patroni Griffi e dal Presidente di Sogesid Enrico Biscaglia, si prevede che la Società realizzi prima di tutto un'analisi degli aspetti che compongono l'ampio spettro di discipline tecniche coinvolte nel processo di redazione del Piano: da una ricognizione dello stato attuale e dei progetti in corso, agli aspetti economici, ambientali e sociali, ma anche ingegneristici e geologici, di ordine urbanistico e logistico, riferiti alla tutela del paesaggio e alla sicurezza **portuale**. A seguire, la redazione del vero e proprio "Piano Regolatore", che si comporrà di diversi elaborati e grafici per delineare l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni portuali e retroportuali, alle attività commerciali, a quelle crocieristiche, alla produzione industriale, all'attività cantieristica e logistica, nonché gli assi di collegamento viario e del trasporto su ferro. Sogesid accompagnerà inoltre l'**Autorità Portuale** nel processo approvativo, che prevede l'iter di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e la successiva attività di monitoraggio. «Non possiamo permetterci di perdere ulteriormente tempo, vogliamo raggiungere l'obiettivo quanto prima possibile» ha commentato il presidente di **AdSP MAM**, Ugo Patroni Griffi. «Con il qualificato supporto di Sogesid, creeremo un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore, proprio per ridurre i cosiddetti "tempi di attraversamento", ossia l'intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l'inizio della fase successiva; praticamente burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l'approvazione di un'opera. Adottare in tempi record il PRP, peraltro, significa eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli Enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio». "E' importante - afferma il Presidente Sogesid Enrico Biscaglia - saper guardare, anche in questa fase di profonda incertezza, al futuro dei porti italiani come veicolo di crescita. Va proprio in questo senso il complesso lavoro pianificatorio che ci accingiamo ad avviare con l'**Autorità Portuale** - prosegue Biscaglia - che segue e insieme rafforza le convenzioni già in essere per garantire la tutela ambientale negli interventi infrastrutturali previsti". Responsabili della Convenzione sono l'ingegner Francesco Di Leverano per l'AdSPMAM e per Sogesid il dirigente Ing. Enrico Brugiotti.



Intesa Sogesid-Authority Due anni per il nuovo Prp

La società dei ministeri dell' Ambiente e delle infrastrutture curerà la redazione Il Piano regolatore portuale dovrà disegnare lo scalo dei prossimi decenni

Sarà Sogesid ad occuparsi della redazione del nuovo Piano regolatore del porto di Brindisi. La società in house di ministero dell' Ambiente e ministero delle Infrastrutture, infatti, ha siglato un' apposita convenzione con l' **Autorità di sistema** portuale del mare Adriatico meridionale. Un accordo grazie al quale il presidente dell' **Authority** Ugo Patroni Griffi ritiene di poter chiudere la pratica in tempi brevi, superando tutti gli scogli della burocrazia. «Un traguardo, un punto di partenza, un' occasione per guardare al futuro». Così Patroni Griffi commenta l' accordo per il nuovo Piano regolatore del porto di Brindisi. Approvato una prima volta nel lontano 1975 e poi rinnovato nel 2006, il nuovo Prg nelle intenzioni dell' **Autorità di sistema** dovrà rappresentare, nel contesto in evoluzione, il principale strumento strategico e di programmazione delle attività, tracciando anche l' assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione nello scalo brindisino. Come detto, per traguardare questo obiettivo l' ente portuale si avvarrà del supporto tecnico di Sogesid, società in house dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture. L' intesa rientra nella convenzione già in essere tra i due soggetti su diverse attività negli scali del basso Adriatico.

Nell' atto, firmato da Patroni Griffi e dal presidente di Sogesid Enrico Biscaglia, si prevede che la società realizzi prima di tutto un' analisi degli aspetti che compongono l' ampio spettro di discipline tecniche coinvolte nel processo di redazione del Piano: da una ricognizione dello stato attuale e dei progetti in corso, agli aspetti economici, ambientali e sociali, ma anche ingegneristici e geologici, di ordine urbanistico e logistico, riferiti alla tutela del paesaggio e alla sicurezza portuale. A seguire, la redazione del vero e proprio Piano regolatore, che si comporrà di diversi elaborati e grafici per delineare l' assetto complessivo delle aree destinate a funzioni portuali e retroportuali, alle attività commerciali, a quelle crocieristiche, alla produzione industriale, all' attività cantieristica e logistica, nonché gli assi di collegamento viario e del trasporto su ferro. Sogesid, tra l' altro, accompagnerà l' **Autorità di sistema** portuale del mare Adriatico meridionale nel processo che porterà all' approvazione definitiva e che prevede, tra i vari passaggi, anche l' iter per la Vas, la Valutazione ambientale strategica, con successiva attività di monitoraggio. Tutto questo, secondo gli obiettivi che si è data Sogesid, dovrebbe concludersi entro due anni. «Non possiamo permetterci di perdere ulteriormente tempo, vogliamo raggiungere l' obiettivo - sottolinea Patroni Griffi - quanto prima possibile. Con il qualificato supporto di Sogesid, creeremo un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore, proprio per ridurre i cosiddetti tempi di attraversamento, ossia l' intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l' inizio della fase successiva; praticamente burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l' approvazione di un' opera. Adottare in tempi record il Prp, peraltro, significa eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio». «Oggi - aggiunge il presidente dell' **Autorità di sistema** - dobbiamo pensare al porto del futuro, al porto che verrà utilizzato per dopo che si sarà chiusa la fase dell' economia di transizione, anche energetica. Dobbiamo quindi pensare a una pianificazione che comprenda la variante del 2006 ma che tenga anche conto delle Zone economiche speciali, delle Zone franche e soprattutto della pianificazione



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

del **sistema** col Dpss (Documento di pianificazione strategica del **sistema** portuale, ndr) che abbiamo approvato qualche settimana fa e che già indica quelle che sono le strategie di sviluppo di tutti i porti che fanno parte del nostro **sistema** e già assegna delle funzioni a tutte le banchine che compongono i porti». Per il presidente di Sogesid Enrico Biscaglia, infine, «è importante saper guardare, anche in questa fase di profonda incertezza, al futuro dei porti italiani come veicolo di crescita. Va proprio in questo senso il complesso lavoro pianificatorio che ci accingiamo ad avviare con l' **Autorità** portuale che segue e insieme rafforza le convenzioni già in essere per garantire la tutela ambientale negli interventi infrastrutturali previsti». I responsabili della convenzione sono l' ingegner Francesco Di Leverano per l' **Authority** e l' ingegnere Enrico Brugiotti per Sogesid. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi: convenzione Autorità Portuale - Sogesid per il Piano regolatore portuale

SOGESID-ADSPMAM -PIANO REGOLATORE PORTUALE PORTO DI BRINDISI Firmato atto per la redazione dello strumento strategico e di programmazione per lo scalo pugliese

Il porto di Brindisi avrà un nuovo Piano Regolatore: approvato una prima volta nel lontano 1975 e poi rinnovato nel 2006, oggi dovrà rappresentare, nel contesto in evoluzione, il principale strumento strategico e di programmazione delle attività, tracciando anche l' assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione nello scalo brindisino. Per realizzarlo l' Autorità Portuale del Mar Adriatico Meridionale (**AdSP MAM**) si avvarrà del supporto tecnico di Sogesid, Società 'in house' dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture. L' intesa rientra nella convenzione già in essere tra i due soggetti su diverse attività negli scali del basso Adriatico. Nell' atto, firmato da **Patroni Griffi** e dal Presidente di Sogesid Enrico Biscaglia, si prevede che la Società realizzi prima di tutto un' analisi degli aspetti che compongono l' ampio spettro di discipline tecniche coinvolte nel processo di redazione del Piano: da una ricognizione dello stato attuale e dei progetti in corso, agli aspetti economici, ambientali e sociali, ma anche ingegneristici e geologici, di ordine urbanistico e logistico, riferiti alla tutela del paesaggio e alla sicurezza portuale. A seguire, la redazione del vero e proprio 'Piano Regolatore', che si comporrà di diversi elaborati e grafici per delineare l' assetto complessivo delle aree destinate a funzioni portuali e retroportuali, alle attività commerciali, a quelle crocieristiche, alla produzione industriale, all' attività cantieristica e logistica, nonché gli assi di collegamento viario e del trasporto su ferro. Sogesid accompagnerà inoltre l' Autorità Portuale nel processo approvativo, che prevede l' iter di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e la successiva attività di monitoraggio. 'Non possiamo permetterci di perdere ulteriormente tempo, vogliamo raggiungere l' obiettivo quanto prima possibile, commenta il presidente di **AdSP MAM**, **Ugo Patroni Griffi**. Con il qualificato supporto di Sogesid, creeremo un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore, proprio per ridurre i cosiddetti 'tempi di attraversamento', ossia l' intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l' inizio della fase successiva; praticamente burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l' approvazione di un' opera. Adottare in tempi record il PRP, peraltro, significa eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli Enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio". 'E' importante - afferma il Presidente Sogesid Enrico Biscaglia - saper guardare, anche in questa fase di profonda incertezza, al futuro dei porti italiani come veicolo di crescita. Va proprio in questo senso il complesso lavoro pianificatorio che ci accingiamo ad avviare con l' Autorità Portuale - prosegue Biscaglia - che segue e insieme rafforza le convenzioni già in essere per garantire la tutela ambientale negli interventi infrastrutturali previsti'. Responsabili della Convenzione sono l' ingegner Francesco Di Leverano per l' AdspMAM e per Sogesid il dirigente Ing. Enrico Brugiotti.



Il Nautilus

Brindisi

Brindisi avrà il suo Piano Regolatore del Porto

Brindisi. Nel giorno in cui ricorre l'onomastico del Santo Patrono della città (San Teodoro) è stato firmato il primo atto (AdSPMAM e SOGESID) necessario per compilare il nuovo Piano Regolatore del Porto. Da più parti, e per anni, si è discusso, con e senza criterio, sull'opportunità di formulare nuovi obiettivi di funzioni /portuali per costruire un nuovo strumento regolatore - Piano operativo - per il porto di Brindisi. Piano Operativo di Dettaglio - propedeutico al PRP - capace di affrontare i nuovi scenari marittimo/portuali che lo shipping mondiale sta proponendo e basato sui principi di un' economia marittima capace di generare sviluppo sostenibile per un territorio che merita 'giusta attenzione' da parte dello Stato, sia livello locale, sia provinciale e regionale e in particolare da parte della Politica. Sicuramente è una data da ricordare e che segna una svolta per una Città-di-mare, quale quella di Brindisi che per anni è stata osteggiata nei vari progetti di infrastrutturazione portuale per non aver un PRP degno dei tempi - si diceva e si dice - . In effetti, il porto di Brindisi un PRP lo possiede e finché la redazione/approvazione di uno nuovo non saranno completate, quello del 1975 è ancora valido e fa legge.

Ogni porto ha proprie caratteristiche e sono uniche; mai come in questo periodo si è convinti dell'importanza strategica che i porti hanno per lo Stato. Periodo storico, questo che stiamo vivendo, segnato dai cambiamenti climatici, e dalla nuova declinazione green che sta mettendo in crisi i vari porti dell' Europa settentrionale, posti su vari estuari e serviti da canali. I nuovi flussi merceologici, segnati da rotte mediterranee dall' oriente verso l' occidente, stanno ri-proponendo la strategicità dei porti italiani e in particolare quelli dei sistemi portuali meridionali. Tutti i porti richiedono nuove infrastrutture e per poterle realizzare sono necessari Piani Operativi di Adozione flessibili ed efficaci per mantenere il passo con l' evoluzione tecnologica/informatica/digitale che lo shipping mondiale e la green - economy sta imponendo. La giornata di questo 9 novembre 2020 per il porto di Brindisi è importante: il primo passo, la 'fase zero': firma della convenzione con la SOGESID (società d' ingegneria 'in house providing' del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT); il suo capitale sociale è interamente detenuto dal Ministero dell' Economia e delle Finanze (MEF)); fatto importante che va oltre la cronaca di un comunicato stampa. Bisogna dare giusto merito all' apertura di una nuova fase del presidente dell' **AdSP MAM**, prof **Ugo Patroni Griffi**, quando afferma: ' Non possiamo permetterci di perdere ulteriormente tempo, vogliamo raggiungere l' obiettivo quanto prima possibile. Con il qualificato supporto di Sogesid, creeremo un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore, proprio per ridurre i cosiddetti 'tempi di attraversamento', ossia l' intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l' inizio della fase successiva; praticamente burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l' approvazione di un' opera. Adottare in tempi record il PRP, peraltro, significa eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli Enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio'. Le fasi, dalla progettazione all' approvazione del PRP, vedranno soprattutto il coinvolgimento degli operatori portuali e dell' intero indotto logistico/economico/finanziario per la formulazione degli obiettivi/funzionali operativi che faranno del Porto di Brindisi un vero hub polifunzionale logistico/intermodale. Di seguito la foto delle fasi proposte dal SOGESID. Abele Carruezzo © Riproduzione riservata.



Informare

Brindisi

Accordo AdSP - Sogesid per la stesura del nuovo Piano Regolatore del porto di Brindisi

L'ultima versione del documento risale al 2006 L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Meridionale ha siglato un'intesa con Sogesid, società "in house" dei ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture e Trasporti, per collaborare alla stesura del nuovo Piano Regolatore del porto di Brindisi, documento approvato una prima volta nel 1975 e poi rinnovato nel 2006. L'accordo rientra nella convenzione già in essere tra i due soggetti su diverse attività negli scali portuali del basso Adriatico. Nell'atto, firmato dal presidente dell'AdSP, Patroni Griffi, e dal presidente di Sogesid, Enrico Biscaglia, si prevede che Sogesid realizzi prima di tutto un'analisi degli aspetti che compongono l'ampio spettro di discipline tecniche coinvolte nel processo di redazione del PRP: da una ricognizione dello stato attuale e dei progetti in corso, agli aspetti economici, ambientali e sociali, ma anche ingegneristici e geologici, di ordine urbanistico e logistico, riferiti alla tutela del paesaggio e alla sicurezza portuale. L'ente portuale ha spiegato che a tale attività seguirà la redazione del vero e proprio Piano Regolatore che si comporrà di diversi elaborati e grafici per delineare l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni portuali e retroportuali, alle attività commerciali, a quelle crocieristiche, alla produzione industriale, all'attività cantieristica e logistica, nonché gli assi di collegamento viario e del trasporto su ferro. Inoltre Sogesid accompagnerà l'AdSP nel processo approvativo, che prevede l'iter di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e la successiva attività di monitoraggio. Sottolineando la necessità di accelerare i tempi per aggiornare il PRP nel più breve tempo possibile, Patroni Griffi ha spiegato che con il supporto di Sogesid verrà creato un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore al fine - ha precisato - di «ridurre i cosiddetti "tempi di attraversamento", ossia l'intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l'inizio della fase successiva. Praticamente - ha specificato - burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l'approvazione di un'opera. Adottare in tempi record il PRP, peraltro - ha aggiunto Patroni Griffi - significa eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio».



BRINDISI: CONVENZIONE AUTORITÀ PORTUALE - SOGESID PER IL PIANO REGOLATORE PORTUALE FIRMATO ATTO PER LA REDAZIONE DELLO STRUMENTO STRATEGICO E DI PROGRAMMAZIONE PER LO SCALO PUGLIESE

Il porto di Brindisi avrà un nuovo Piano Regolatore: approvato una prima volta nel lontano 1975 e poi rinnovato nel 2006, oggi dovrà rappresentare, nel contesto in evoluzione, il principale strumento strategico e di programmazione delle attività, tracciando anche l' assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione nello scalo brindisino. Per realizzarlo l' Autorità Portuale del Mar Adriatico Meridionale (**AdSP MAM**) si avvarrà del supporto tecnico di Sogesid, Società "in house" dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture. L' intesa rientra nella convenzione già in essere tra i due soggetti su diverse attività negli scali del basso Adriatico. Nell' atto, firmato da **Patroni Griffi** e dal Presidente di Sogesid Enrico Biscaglia, si prevede che la Società realizzi prima di tutto un' analisi degli aspetti che compongono l' ampio spettro di discipline tecniche coinvolte nel processo di redazione del Piano: da una ricognizione dello stato attuale e dei progetti in corso, agli aspetti economici, ambientali e sociali, ma anche ingegneristici e geologici, di ordine urbanistico e logistico, riferiti alla tutela del paesaggio e alla sicurezza portuale. A seguire, la redazione del vero e proprio "Piano Regolatore", che si comporrà di diversi elaborati e grafici per delineare l' assetto complessivo delle aree destinate a funzioni portuali e retroportuali, alle attività commerciali, a quelle crocieristiche, alla produzione industriale, all' attività cantieristica e logistica, nonché gli assi di collegamento viario e del trasporto su ferro. Sogesid accompagnerà inoltre l' Autorità Portuale nel processo approvativo, che prevede l' iter di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e la successiva attività di monitoraggio. "Non possiamo permetterci di perdere ulteriormente tempo, vogliamo raggiungere l' obiettivo quanto prima possibile, commenta il presidente di **AdSP MAM**, **Ugo Patroni Griffi**. Con il qualificato supporto di Sogesid, creeremo un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore, proprio per ridurre i cosiddetti 'tempi di attraversamento', ossia l' intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l' inizio della fase successiva; praticamente burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l' approvazione di un' opera. Adottare in tempi record il PRP, peraltro, significa eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli Enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio". "E' importante - afferma il Presidente Sogesid Enrico Biscaglia - saper guardare, anche in questa fase di profonda incertezza, al futuro dei porti italiani come veicolo di crescita. Va proprio in questo senso il complesso lavoro pianificatorio che ci accingiamo ad avviare con l' Autorità Portuale - prosegue Biscaglia - che segue e insieme rafforza le convenzioni già in essere per garantire la tutela ambientale negli interventi infrastrutturali previsti". Responsabili della Convenzione sono l' ingegner Francesco Di Leverano per l' AdspMAM e per Sogesid il dirigente Ing. Enrico Brugiotti.



Informazioni Marittime

Brindisi

Brindisi, firmata la convenzione per il Piano Regolatore Portuale

L' AdSP Mar Adriatico Meridionale si avvarrà del supporto tecnico di Sogesid, società "in house" dei ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture

È stato firmato l' atto che consentirà al porto di Brindisi di avere un nuovo Piano Regolatore . Approvato una prima volta nel lontano 1975 e poi rinnovato nel 2006, oggi il Piano dovrà rappresentare, nel contesto in evoluzione, il principale strumento strategico e di programmazione delle attività, tracciando anche l' assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione nello scalo brindisino. Per realizzarlo l' Autorità Portuale del Mar Adriatico Meridionale (**AdSP MAM**) si avvarrà del supporto tecnico di Sogesid, società "in house" dei ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture. L' intesa rientra nella convenzione già in essere tra i due soggetti su diverse attività negli scali del basso Adriatico. Nell' atto, firmato da Ugo Patroni Griffi e dal presidente di Sogesid Enrico Biscaglia , si prevede che la Società realizzi prima di tutto un' analisi degli aspetti che compongono l' ampio spettro di discipline tecniche coinvolte nel processo di redazione del Piano: da una ricognizione dello stato attuale e dei progetti in corso, agli aspetti economici, ambientali e sociali, ma anche ingegneristici e geologici, di ordine urbanistico e logistico, riferiti alla tutela del paesaggio e alla sicurezza portuale. A seguire, la redazione del vero e proprio "Piano Regolatore", che si comporrà di diversi elaborati e grafici per delineare l' assetto complessivo delle aree destinate a funzioni portuali e retroportuali, alle attività commerciali, a quelle crocieristiche, alla produzione industriale, all' attività cantieristica e logistica, nonché gli assi di collegamento viario e del trasporto su ferro. Sogesid accompagnerà inoltre l' Autorità Portuale nel processo approvativo, che prevede l' iter di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e la successiva attività di monitoraggio. "Non possiamo permetterci di perdere ulteriormente tempo, vogliamo raggiungere l' obiettivo quanto prima possibile, commenta il presidente di **AdSP MAM**, Patroni Griffi Con il qualificato supporto di Sogesid, creeremo un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore, proprio per ridurre i cosiddetti 'tempi di attraversamento', ossia l' intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l' inizio della fase successiva; praticamente burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l' approvazione di un' opera. Adottare in tempi record il PRP, peraltro, significa eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli Enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio". "È importante - afferma Biscaglia - saper guardare, anche in questa fase di profonda incertezza, al futuro dei porti italiani come veicolo di crescita. Va proprio in questo senso il complesso lavoro pianificatorio che ci accingiamo ad avviare con l' Autorità Portuale - prosegue Biscaglia - che segue e insieme rafforza le convenzioni già in essere per garantire la tutela ambientale negli interventi infrastrutturali previsti". Responsabili della convenzione sono l' ingegner Francesco Di Leverano per l' **Adsp MAM** e per Sogesid il dirigente ingegner Enrico Brugiotti .



Piano Regolatore del porto di Brindisi

Redazione

BRINDISI Il primo Piano Regolatore del porto di Brindisi aveva visto l'approvazione nel 1975, per essere poi rinnovato nel 2006. Quello che oggi si va a progettare dovrà rappresentare, nel contesto in evoluzione, il principale strumento strategico e di programmazione delle attività, tracciando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione nello scalo brindisino. Per realizzarlo l'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico meridionale si avvarrà del supporto tecnico di Sogesid, Società in house dei ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture. Tra i due enti esiste già una convenzione su diverse attività negli scali del basso Adriatico, in quello firmato dal presidente **AdSp** Ugo Patroni Griffi e dal presidente di Sogesid Enrico Biscaglia, si prevede che la società realizzi inizialmente un'analisi degli aspetti che compongono l'ampio spettro di discipline tecniche coinvolte nel processo di redazione del Piano stesso. Da una ricognizione dello stato attuale e dei progetti in corso, verranno analizzati gli aspetti economici, ambientali e sociali, ma anche ingegneristici e geologici, di ordine urbanistico e logistico, riferiti alla tutela del paesaggio e alla sicurezza portuale. Seguirà la redazione del vero e proprio Piano Regolatore, che si comporrà di diversi elaborati e grafici per delineare l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni portuali e retroportuali, alle attività commerciali, a quelle crocieristiche, alla produzione industriale, all'attività cantieristica e logistica, nonché gli assi di collegamento viario e del trasporto su ferro. Sogesid accompagnerà inoltre l'Autorità portuale nel processo approvativo, che prevede l'iter di Valutazione ambientale strategica e la successiva attività di monitoraggio. Non possiamo permetterci di perdere ulteriormente tempo, vogliamo raggiungere l'obiettivo quanto prima possibile, commenta il presidente Patroni Griffi. Con il qualificato supporto di Sogesid, creeremo un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore, proprio per ridurre i cosiddetti tempi di attraversamento', ossia l'intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l'inizio della fase successiva; praticamente burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l'approvazione di un'opera. Adottare in tempi record il Piano Regolatore del porto di Brindisi, significa per il presidente eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio. È importante saper guardare, anche in questa fase di profonda incertezza, al futuro dei porti italiani come veicolo di crescita afferma Biscaglia. Va proprio in questo senso il complesso lavoro pianificatorio che ci accingiamo ad avviare con l'**AdSp** che segue e insieme rafforza le convenzioni già in essere per garantire la tutela ambientale negli interventi infrastrutturali previsti.



Il porto di Brindisi avr un nuovo Piano Regolatore

09/11/2020 Brindisi: convenzione Autorità Portuale Sogesid per il Piano regolatore portuale Firmato atto per la redazione dello strumento strategico e di programmazione per lo scalo pugliese Il porto di Brindisi avrà un nuovo Piano Regolatore: approvato una prima volta nel lontano 1975 e poi rinnovato nel 2006, oggi dovrà rappresentare, nel contesto in evoluzione, il principale strumento strategico e di programmazione delle attività, tracciando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione nello scalo brindisino. Per realizzarlo l'Autorità Portuale del Mar Adriatico Meridionale (**AdSP MAM**) si avvarrà del supporto tecnico di Sogesid, Società in house dei Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture. L'intesa rientra nella convenzione già in essere tra i due soggetti su diverse attività negli scali del basso Adriatico. Nell'atto, firmato da Patroni Griffi e dal Presidente di Sogesid Enrico Biscaglia, si prevede che la Società realizzi prima di tutto un'analisi degli aspetti che compongono l'ampio spettro di discipline tecniche coinvolte nel processo di redazione del Piano: da una ricognizione dello stato attuale e dei progetti in corso, agli aspetti economici, ambientali e sociali, ma anche ingegneristici e geologici, di ordine urbanistico e logistico, riferiti alla tutela del paesaggio e alla sicurezza portuale. A seguire, la redazione del vero e proprio Piano Regolatore, che si comporrà di diversi elaborati e grafici per delineare l'assetto complessivo delle aree destinate a funzioni portuali e retroportuali, alle attività commerciali, a quelle crocieristiche, alla produzione industriale, all'attività cantieristica e logistica, nonché gli assi di collegamento viario e del trasporto su ferro. Sogesid accompagnerà inoltre l'Autorità Portuale nel processo approvativo, che prevede l'iter di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e la successiva attività di monitoraggio. Non possiamo permetterci di perdere ulteriormente tempo, vogliamo raggiungere l'obiettivo quanto prima possibile, commenta il presidente di **AdSP MAM**, **Ugo Patroni Griffi**. Con il qualificato supporto di Sogesid, creeremo un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore, proprio per ridurre i cosiddetti 'tempi di attraversamento', ossia l'intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l'inizio della fase successiva; praticamente burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l'approvazione di un'opera. Adottare in tempi record il PRP, peraltro, significa eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli Enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio". E importante afferma il Presidente Sogesid Enrico Biscaglia saper guardare, anche in questa fase di profonda incertezza, al futuro dei porti italiani come veicolo di crescita. Va proprio in questo senso il complesso lavoro pianificatorio che ci accingiamo ad avviare con l'Autorità Portuale prosegue Biscaglia che segue e insieme rafforza le convenzioni già in essere per garantire la tutela ambientale negli interventi infrastrutturali previsti. Responsabili della Convenzione sono l'ingegner Francesco Di Leverano per l'AdSP MAM e per Sogesid il dirigente Ing. Enrico Brugiotti.

Il cookie ci aiuta a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie.



Brindisi mette in cantiere il nuovo Prp

Brindisi - Il porto di Brindisi avrà un nuovo Piano regolatore: approvato una prima volta nel lontano 1975 e poi rinnovato nel 2006, oggi dovrà rappresentare, nel contesto in evoluzione, il principale strumento strategico e di programmazione delle attività, tracciando anche l' assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione nello scalo

Brindisi - Il porto di Brindisi avrà un nuovo Piano regolatore: approvato una prima volta nel lontano 1975 e poi rinnovato nel 2006, oggi dovrà rappresentare, nel contesto in evoluzione, il principale strumento strategico e di programmazione delle attività, tracciando anche l' assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione nello scalo brindisino. Per realizzarlo l' Autorità portuale del Mar Adriatico Meridionale (Adspmam) si avvarrà del supporto tecnico di Sogesid, società dei ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture. L' intesa rientra nella convenzione già in essere tra i due soggetti su diverse attività negli scali del basso Adriatico. Nell' atto, firmato dal presidente dell' Authority, **Ugo Patroni Griffi**, e dal presidente di Sogesid, Enrico Biscaglia, si prevede che la società realizzi prima di tutto un' analisi degli aspetti che compongono l' ampio spettro di discipline tecniche coinvolte nel processo di redazione del Piano: da una ricognizione dello stato attuale e dei progetti in corso, agli aspetti economici, ambientali e sociali, ma anche ingegneristici e geologici, di ordine urbanistico e logistico, riferiti alla tutela del paesaggio e alla sicurezza portuale. A seguire, la redazione del vero e proprio Piano regolatore, che si comporrà di diversi elaborati e grafici per delineare l' assetto complessivo delle aree destinate a funzioni portuali e retroportuali, alle attività commerciali, a quelle crocieristiche, alla produzione industriale, all' attività cantieristica e logistica, nonché gli assi di collegamento viario e del trasporto su ferro. Sogesid accompagnerà inoltre l' Autorità di sistema nel processo approvativo, che prevede l' iter di Valutazione ambientale strategica (Vas) e la successiva attività di monitoraggio: 'Non possiamo permetterci di perdere ulteriormente tempo, vogliamo raggiungere l' obiettivo quanto prima possibile - commenta **Patroni Griffi** -. Con il qualificato supporto di Sogesid, creeremo un gruppo di lavoro costituito dai più riconosciuti esperti del settore, proprio per ridurre i cosiddetti tempi di attraversamento, ossia l' intervallo che intercorre tra la fine della fase effettiva (la progettazione) e l' inizio della fase successiva; praticamente burocrazia pura e interminabili procedimenti amministrativi che contribuiscono a rinviare l' approvazione di un' opera. Adottare in tempi da primato il Prp, peraltro, significa eliminare una volta per tutte qualunque tipo di opacità nei rapporti tra gli enti, consentendo a ciascuno di perseguire, senza interferenze, gli interessi pubblici di cui è posto a presidio". "E' importante - afferma il presidente di Sogesid Enrico Biscaglia - saper guardare, anche in questa fase di profonda incertezza, al futuro dei porti italiani come veicolo di crescita. Va proprio in questo senso il complesso lavoro pianificatorio che ci accingiamo ad avviare con l' Adsp - prosegue Biscaglia - che segue e insieme rafforza le convenzioni già in essere per garantire la tutela ambientale negli interventi infrastrutturali previsti'. Responsabili della convenzione sono Francesco Di Leverano per l' Adspmam, e per Sogesid Enrico Brugiotti.



Porto, scaduto il mandato di Prete i sindacati ne chiedono la proroga

Formalmente, l'incarico è decaduto ieri e per questo i sindacati ne chiedono unitariamente la proroga e la conferma. L'endorsement per Sergio Prete alla guida dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio è firmato dai rappresentanti di Filt Cgil (Michele De Ponzio), Fit Cisl (Vito Squicciarini e Oronzo Fiorino) e Uiltrasporti (Carmelo Sasso): si attendono novità a breve dal ministero dei Trasporti dopo la call di qualche tempo fa. Le organizzazioni sindacali dei trasporti, con l'appoggio delle segreterie confederali, ritengono fondamentale dare una continuità con il professor Prete del quale hanno apprezzato sensibilità, competenza e concretezza con cui si sono affrontate criticità e complessità ben noti anche in sede ministeriale. Il riferimento è alla complicata gestione di diversi dossier relativi al porto di Taranto, a partire dai cantieri per il restyling di diverse aree fino alla responsabilità del nuovo terminalista dopo anni di abbandono. Ma anche alla diversificazione su cui si è puntato in questo periodo con un occhio al turismo crocieristico. Sulla logistica e sulla portualità sono appuntate quasi tutte le attenzioni della comunità ionica per la piena ripartenza dell'economia locale - osservano i sindacati - Rimangono ancora da compiere importanti interventi infrastrutturali per dare piena e definitiva operatività alla scalo. Ecco perché questi step ulteriori hanno la necessità di essere completati grazie a una continuità di azione, una condizione ritenuta imprescindibile. E proprio a proposito di diversificazione, l'**Autorità di sistema portuale** ha comunicato che è stato espresso parere favorevole in relazione alla domanda di concessione demaniale marittima di aree e beni, per la durata di vent'anni, per la gestione di servizi in favore dei crocieristi in imbarco, sbarco, transito nel Porto di Taranto presentata dalle società Port Operation Holding srl (POH) e Global Ports Melita Limited (GPM) controllate dalla Global Ports Holding, il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo. La concessione riguarda l'occupazione e l'uso di aree e beni demaniali insistenti sul molo San Cataldo. In particolare, saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l'edificio polifunzionale attualmente in costruzione denominato Falanto venga completato e reso utilizzabile. L'obiettivo è di costituire una società di capitali in forma di società per azioni o a responsabilità limitata con sede a Taranto che lavorerà affinché il Porto di Taranto si trasformi da scalo di mero transito a homeport per l'imbarco e sbarco di crocieristi. A.Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



TURISMO LA DECISIONE DELL' AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE

Servizi per i croceristi firmata la convenzione

Alle società della Global Ports Holding

Il Comitato di Gestione dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ionio, nel corso della seduta dello scorso 5 novembre scorso ha espresso parere favorevole in relazione alla domanda di concessione demaniale marittima di aree e beni, per la durata di venti anni, per la gestione di servizi in favore dei crocieristi in imbarco, sbarco, transito nel porto di Taranto presentata dalle società «Port Operation Holding srl (POH) e Global Ports Melita Limited (GPM)» controllate dalla Global Ports Holding, il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo. La concessione riguarda l' occupazione e l' uso di aree e beni demaniali insistenti sul molo San Cataldo. In particolare, saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l' edificio polifunzionale attualmente in costruzione denominato "Falanto" venga completato e reso utilizzabile. Port Operation Holding e Global Ports Melita hanno rappresentato, nel piano operativo consegnato all' **autorità portuale**, l' intenzione di costituire una società di capitali in forma di società per azioni o a responsabilità limitata con sede a Taranto, che lavorerà affinché il porto di Taranto si trasformi da scalo di mero transito a homeport per l' imbarco e sbarco di crocieristi. «Aumentando il numero delle presenze di passeggeri di navi da crociera e massimizzando la loro soddisfazione e la loro esperienza - si legge nel piano - è ragionevole supporre che aumenterà anche il numero di turisti che intenderanno ritornare nella Puglia jonica per soggiornare per un periodo più lungo, con positive ricadute, quindi, anche sul comparto turistico generale». «L' ingresso del porto di Taranto nel network internazionale dei Cruise Terminal gestiti da Global Ports Holding presente in 19 porti in tutto il mondo - dice il presidente Sergio Prete - tra cui i porti italiani di Venezia, Ravenna, Cagliari e Catania - costituisce una significativa opportunità per lo sviluppo del traffico crocieristico nello scalo jonico soprattutto in questo momento storico piuttosto critico per il settore del turismo marittimo».



Servizi crocieristici nel porto di Taranto

Concessione demaniale a due società di Global Ports Holding

Redazione

TARANTO Importante novità per i servizi crocieristici nel porto di Taranto. Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, presieduto da Sergio Prete, nel corso della seduta del 5-7 Novembre scorso, con delibera n. 12/2020, ha espresso parere favorevole in relazione alla domanda di concessione demaniale marittima di aree e beni, per la durata di anni venti, per la gestione di servizi in favore dei crocieristi in imbarco, sbarco, transito nel porto di Taranto presentata dalle Società Port Operation Holding srl (POH) e Global Ports Melita Limited (GPM) controllate dalla Global Ports Holding, il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo. La concessione per i servizi crocieristici, riguarda l'occupazione e l'uso di aree e beni demaniali insistenti sul molo San Cataldo. In particolare, saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l'edificio polifunzionale attualmente in costruzione denominato Falanto venga completato e reso utilizzabile. Port Operation Holding e Global Ports Melita hanno rappresentato, nel piano operativo consegnato all'AdSp, l'intenzione di costituire una società di capitali in forma di società per azioni o a responsabilità limitata con sede a Taranto, che lavorerà affinché il porto di Taranto si trasformi da scalo di mero transito a homeport per l'imbarco e sbarco di crocieristi. Aumentando il numero delle presenze di passeggeri di navi da crociera e massimizzando la loro soddisfazione e la loro esperienza si legge nel Piano è ragionevole supporre che aumenterà anche il numero di turisti che intenderanno ritornare nella Puglia jonica per soggiornare per un periodo più lungo, con positive ricadute, quindi, anche sul comparto turistico generale. L'ingresso del porto di Taranto nel network internazionale dei Cruise Terminal gestiti da Global Ports Holding presente in 19 porti in tutto il mondo, tra cui i porti italiani di Venezia, Ravenna, Cagliari e Catania costituisce una significativa opportunità per lo sviluppo del traffico crocieristico nello scalo jonico soprattutto in questo momento storico piuttosto critico per il settore del turismo marittimo.



Taranto, le crociere affidate al colosso Global Ports

Redazione

Taranto Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha dato il via libera alla concessione per la gestione di servizi in favore dei crocieristi in imbarco, sbarco, transito nel porto di Taranto presentata dalle Società 'Port Operation Holding (POH) e Global Ports Melita Limited (GPM)' controllate dalla Global Ports Holding , il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo. La concessione durerà 20 anni e si riferisce all'occupazione e l'uso di aree e beni demaniali sul molo San Cataldo. 'In particolare saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l'edificio polifunzionale attualmente in costruzione denominato 'Falanto' venga completato e reso utilizzabile scrive l'Authority in una nota Port Operation Holding e Global Ports Melita hanno rappresentato, nel piano operativo consegnato all'AdSP, l'intenzione di costituire una società di capitali in forma di società per azioni o a responsabilità limitata con sede a Taranto, che lavorerà affinché il porto pugliese si trasformi da scalo di mero transito a homeport per l'imbarco e sbarco di crocieristi'.



Taranto, le crociere affidate al colosso Global Ports

09 NOVEMBRE 2020 - FOCUS



Taranto - Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha dato il via libera alla concessione per la gestione di servizi in favore dei crocieristi in imbarco, sbarco, transito nel porto di Taranto presentata dalle Società "Port Operation Holding (POH) e Global Ports Melita Limited (GPM)" controllate dalla Global Ports Holding, il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo.

La concessione durerà 20 anni e si riferisce all'occupazione e l'uso di aree e beni demaniali sul molo San Cataldo.

"In particolare saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l'edificio polifunzionale attualmente in costruzione denominato "Falanto" venga completato e reso utilizzabile - scrive l'Authority in una nota - Port Operation Holding e Global Ports Melita hanno rappresentato, nel piano operativo consegnato all'AdSP l'intenzione di costituire una società di capitali

Iscriviti alla newsletter

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

[Inscriviti](#)

Il Nautilus

Taranto

Concessione demaniale marittima Port Operation Holding srl - Global Ports Melita limited per la gestione di servizi in favore di crocieristi in imbarco, sbarco, transito nel porto di Taranto

TARANTO- Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, nel corso della seduta del 5- 7 novembre scorso, con delibera n. 12/2020, ha espresso parere favorevole in relazione alla domanda di concessione demaniale marittima di aree e beni, per la durata di anni venti, per la gestione di servizi in favore dei crocieristi in imbarco, sbarco, transito nel Porto di Taranto presentata dalle Società 'Port Operation Holding srl (POH) e Global Ports Melita Limited (GPM)' controllate dalla Global Ports Holding, il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo. La concessione riguarda l'occupazione e l'uso di aree e beni demaniali insistenti sul molo San Cataldo. In particolare, saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l'edificio polifunzionale attualmente in costruzione denominato 'Falanto' venga completato e reso utilizzabile. Port Operation Holding e Global Ports Melita hanno rappresentato, nel piano operativo consegnato all'AdSP, l'intenzione di costituire una società di capitali in forma di società per azioni o a responsabilità limitata con sede a Taranto, che lavorerà affinché il Porto di Taranto si trasformi da scalo di mero transito a homeport per l'imbarco e sbarco di crocieristi. Aumentando il numero delle presenze di passeggeri di navi da crociera e massimizzando la loro soddisfazione e la loro esperienza - si legge nel Piano - è ragionevole supporre che aumenterà anche il numero di turisti che intenderanno ritornare nella Puglia jonica per soggiornare per un periodo più lungo, con positive ricadute, quindi, anche sul comparto turistico generale. L'ingresso del porto di Taranto nel network internazionale dei Cruise Terminal gestiti da Global Ports Holding presente in 19 porti in tutto il mondo, tra cui i porti italiani di Venezia, Ravenna, Cagliari e Catania - costituisce una significativa opportunità per lo sviluppo del traffico crocieristico nello scalo jonico soprattutto in questo momento storico piuttosto critico per il settore del turismo marittimo.



Informazioni Marittime

Taranto

Taranto affida a Global Ports Holding la gestione dei crocieristi

Comitato di gestione delibera a favore di una concessione demaniale di vent' anni sul molo San Cataldo, dov' è in costruzione la stazione marittima "Falanto"

Il porto di Taranto affida a Global Ports Holding la gestione dei crocieristi. Oggi il Comitato di gestione ha deliberato a favore della domanda di concessione di vent' anni per l' affidamento dei servizi di imbarco, sbarco e transito nello scalo pugliese a due controllate dal grande gruppo terminalistico russo - Port Operation Holding e Global Ports Melita - il quale gestisce 19 terminal portuali nel mondo, di cui quattro in Italia, a Venezia, Ravenna, Cagliari e Catania. La concessione per Taranto, spiega in una nota Sergio Prete, presidente dell' Autorità di sistema portuale (Adsp) del Mar Ionio, riguarda l' occupazione e l' uso di aree e beni demaniali insistenti sul molo San Cataldo. In particolare, saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l' edificio polifunzionale attualmente in costruzione chiamato "Falanto" venga completato e reso utilizzabile. Nella proposta fatta all' Adsp che fa capo a Taranto, Port Operation Holding e Global Ports Melita si impegnano a costituire una società di capitali con sede a Taranto, in forma di società per azioni o a responsabilità limitata. L' obiettivo è trasformare lo scalo da polo di transito crocieristico in homeport. Bisognerà quindi avviare prima di tutto la stazione marittima "Falanto", aumentare gli approdi, firmare accordi con le compagnie crocieristiche, incrementando infine nel tempo i turisti di ritorno, quelli che arrivano prima in crociera e poi ritornano in autonomia pernottando e consumando maggiormente sul territorio. «L' ingresso del porto di Taranto nel network internazionale dei Cruise Terminal gestiti da Global Ports Holding - commenta Prete - costituisce una significativa opportunità per lo sviluppo del traffico crocieristico nello scalo jonico soprattutto in questo momento storico piuttosto critico per il settore del turismo marittimo». - credito immagine in alto.



Shipping Italy

Taranto

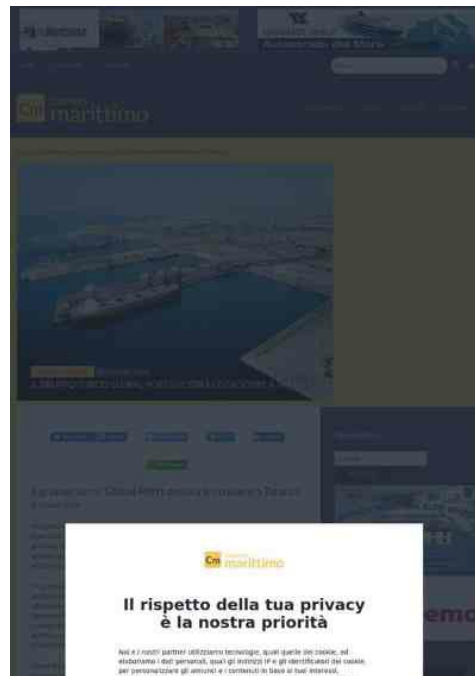
Taranto dice sì per 20 anni a un terminal crociere di Global Port Holding

"Il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, nel corso della sua ultima seduta, con delibera n. 12/2020, ha espresso parere favorevole in relazione alla domanda di concessione demaniale marittima di aree e beni, per la durata di anni venti, per la gestione di servizi in favore dei crocieristi in imbarco, sbarco, transito nel **Porto** di **Taranto** presentata dalle società Port Operation Holding srl (Poh) e Global Ports Melita Limited (Gpm) controllate dalla Global Ports Holding, il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo". L' annuncio è arrivato dalla port authority del mar Jonio presieduta da Sergio Prete con la precisazione che la concessione riguarda l' occupazione e l' uso di aree e beni demaniali insistenti sul molo San Cataldo. In particolare saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l' edificio polifunzionale attualmente in costruzione denominato 'Falanto' venga completato e reso utilizzabile. Port Operation Holding e Global Ports Melita hanno rappresentato, nel piano operativo consegnato all' AdSP, l' intenzione di costituire una società di capitali in forma di società per azioni o a responsabilità limitata con sede a **Taranto**, che lavorerà affinché il **porto** di **Taranto** si trasformi da scalo di mero transito a homeport per l' imbarco e sbarco di crocieristi. "Aumentando il numero delle presenze di passeggeri di navi da crociera e massimizzando la loro soddisfazione e la loro esperienza - si legge nel Piano - è ragionevole supporre che aumenterà anche il numero di turisti che intenderanno ritornare nella Puglia jonica per soggiornare per un periodo più lungo, con positive ricadute, quindi, anche sul comparto turistico generale". L' ingresso del **porto** di **Taranto** nel network internazionale dei Cruise Terminal gestiti da Global Ports Holding, presente in 19 porti in tutto il mondo, tra cui i porti italiani di Venezia, Ravenna, Cagliari e Catania, costituisce secondo l' AdSP pugliese "una significativa opportunità per lo sviluppo del traffico crocieristico nello scalo jonico soprattutto in questo momento storico piuttosto critico per il settore del turismo marittimo".



Il gruppo turco Global Ports gestirà le crociere a Taranto

09 Nov, 2020 Nel **porto** di Taranto il gruppo turco Global Ports Holding (GPH) tramite le società Port Operation Holding Srl (POH) e Global Ports Melita Limited (GPM) si occuperanno della gestione del traffico crocieristico. Il contratto avrà una durata di 20 anni, la decisione assunta dal Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, in seguito all' istanza presentata nel gennaio scorso dal gruppo turco. 'In particolare saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l' edificio polifunzionale attualmente in costruzione denominato 'Falanto' venga completato e reso utilizzabile -fa sapere l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio in una nota - Port Operation Holding e Global Ports Melita hanno rappresentato, nel piano operativo consegnato all' AdSP, l' intenzione di costituire una società di capitali in forma di società per azioni o a responsabilità limitata con sede a Taranto, che lavorerà affinché il **porto** pugliese si trasformi da scalo di mero transito a homeport per l' imbarco e sbarco di crocieristi'. Global Ports Holding gestisce terminal crociere in 19 porti in tutto il mondo. In Italia GPH è presente nel **porto** di **Venezia**, attraverso la Venice Cruise Port di cui possiede l' 11,9% del capitale, e nei porti di Ravenna, Cagliari e Catania attraverso rispettivamente la Ravenna Cruise Ports, la Cagliari Cruise Port e la Catania Cruise Ports, società che controlla detenendone il 53,7%, 70,9% e 62,2% dei capitali.



Informare

Taranto

Il traffico delle crociere nel porto di Taranto è stato affidato alla turca Global Ports Holding

Il contratto di concessione avrà una durata di 20 anni Il Comitato di gestione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha accolto l' istanza presentata a inizio anno dalle società Port Operation Holding Srl (POH) e Global Ports Melita Limited (GPM) del gruppo turco Global Ports Holding (GPH) per la gestione del traffico delle crociere nel **porto** di Taranto (del 17 gennaio 2020). La concessione riguarderà l' occupazione e l' uso di aree e beni demaniali insistenti sul Molo San Cataldo. In particolare, saranno installate strutture prefabbricate provvisorie in attesa che l' edificio polifunzionale attualmente in costruzione denominato "Falanto" venga completato e reso utilizzabile. Il contratto avrà una durata di 20 anni. Port Operation Holding e Global Ports Melita hanno rappresentato, nel piano operativo consegnato all' AdSP, l' intenzione di costituire una società di capitali in forma di società per azioni o a responsabilità limitata con sede a Taranto, che lavorerà affinché il **porto** di Taranto si trasformi da scalo di mero transito a homeport per l' imbarco e sbarco di crocieristi, aumentando il numero delle presenze di passeggeri di navi da crociera e massimizzando la loro soddisfazione e la loro esperienza.

Attualmente Global Ports Holding gestisce terminal crociere in 19 porti in tutto il mondo. In Italia GPH è presente nel **porto** di **Venezia**, attraverso la Venice Cruise Port di cui possiede l' 11,9% del capitale, e nei porti di Ravenna,Cagliari e Catania attraverso rispettivamente la Ravenna Cruise Ports, la Cagliari Cruise Port e la Catania Cruise Ports, società che controlla detenendone il 53,7%, 70,9% e 62,2% dei capitali.



Z GIOIA T. Ieri mattina sit-in dei lavoratori di Automar rimasti in cassa integrazione

«Screening su chi opera nel porto»

Il Sul invoca tutele per i lavoratori: «L' epidemia rischia di bloccare l' attività»

GIOIA TAURO -L' area portuale tra allarme Covid e proteste. I contagi secondo quanto denuncia il Sul si allargano anche nell' area portuale nella quale viene denunciato: «Ormai siamo circondati e l' incremento dei contagi da Covid-19». «Il Sul/Porti, al Comitato di Igiene e Sicurezza convocato dall' Autorità Portuale di Gioia Tauro il 6 novembre scorso per poter garantire la continuità delle operazioni, ha evidenziato la necessità di procedere con lo screening di tutta la popolazione che opera nell' area portuale. Una necessità che deve coinvolgere le aziende e la stessa Autorità Portuale vista l' assenza della Regione Calabria di cui, proprio in questi giorni, sono emerse le responsabilità. Ci preoccupa la superficialità di tutti gli attori interessati al problema Covid-19 e non possiamo accettare che si possa sacrificare la sicurezza e la salute dei lavoratori per incapacità o ancora peggio per irresponsabilità. È bene che venga immediatamente risolto il problema della Sanità calabrese, ma nel frattempo non possiamo restare a guardare perché il rischio è grande e l' epidemia rischia di bloccare le attività». Il Sul annuncia che se non «registreremo a breve interventi mirati non esiteremo ad aprire una vertenza per tutelare i lavoratori». E mentre si denuncia questo stato di cose, ieri mattina un gruppo di lavoratori dipendenti di Automar, il terminalista che si occupa delle movimentazioni di auto, ha inscenato una protesta davanti al gate portuale per denunciare quello che secondo loro Automar esercita nei loro confronti. Si tratta di lavoratori da marzo in cassa integrazione tutti con limitazioni a causa di piccole patologie fisiche pregresse. Dopo il blocco delle attività, poi riprese a settembre scorso solo un gruppo di dipendenti Auto mar sarebbe tornato a lavorare sui piazzali, mentre una decina, invece, restano in cassa integrazione a causa, questa sembra essere la motivazione ufficiale delle loro condizioni di salute molte delle quali rimate durante gli anni di lavoro. I lavoratori rimasti in cassa hanno sensibilizzato le organizzazioni sindacali i quali hanno chiesto all' azienda di voler suddividere le attività di lavoro coinvolgendo anche i dipendenti rimasti in cassa. La paura è quella che raggiunto un anno dal ricorso alla cassa vi potrebbe essere anche il rischio di eventuali licenziamenti. I dipendenti con il sit in di ieri mattina hanno voluto lanciare un messaggio chiaro chiedendo anche l' intervento dell' Autorità Portuale. La speranza di tutti è che prima possibile si arrivi ad una soluzione che possa salvaguardare anche questi lavoratori.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

ATTUALITA'

"Porto di Gioia Tauro: Allarme Covid-19"

La denuncia del SUL/Coordinamento Portuali Gioia Tauro

Ormai siamo circondati e l' incremento dei contagi da Covid-19, fuori e dentro l' area portuale, lo certifica. Il Sul/Porti, al Comitato di Igiene e Sicurezza convocato dall' **Autorità Portuale di Gioia Tauro** il 6 novembre u.s., al fine di poter garantire la continuità delle operazioni, ha evidenziato la necessita di procedere con lo screening di tutta la popolazione che opera nell' area portuale. Una necessita che deve coinvolgere le aziende e la stessa **Autorità Portuale** vista l' assenza della Regione Calabria di cui, proprio in questi giorni, la cronaca d' inchiesta ha reso pubbliche le responsabilità dello stato attuale delle infezioni in Calabria. Ci preoccupa la miopia dei media locali e ci preoccupa la superficialità di tutti gli attori interessati al problema Covid-19 e non possiamo accettare che si possa sacrificare la sicurezza e la salute dei lavoratori per incapacità o ancora peggio per irresponsabilità. È bene che venga immediatamente risolto il problema della Sanità calabrese, ma nel frattempo non possiamo restare a guardare perché il rischio è grande e l' epidemia rischia di bloccare le attività. Se non registreremo a breve interventi mirati non esiteremo ad aprire una vertenza per tutelare i lavoratori. SUL/Coordinamento Portuali **Gioia Tauro** 09-11-2020 13:56.



Un nuovo ponte per la via Don Blasco

Sarà l'ultimo troncone del cantiere ad essere realizzato ma occorrerà attendere un anno

Domenico Bertè Quattro mesi di lavori, un paio di milioni di euro di spesa per ricostruirlo. Dopo, solo dopo, si potrà dire che la nuova via Don Blasco sarà stata completata. Verrà abbattuta e realizzata ex novo la parte più a sud del cavalcavia della via Tommaso Cannizzaro, quella che conduce proprio alla via Don Blasco. La rampa sul Portalegni non è in condizioni strutturali tali da poter garantire piena sicurezza per un lungo periodo. Piuttosto che cercare la via del recupero della struttura, è stato preferito realizzarne una nuova, sempre nell'ambito del cantiere che sta costruendo il nuovo "lungomare", uno sfogo straordinario sull'asse nord sud che alleggerirà anche la via La Farina. Una variante al progetto originario che, ovviamente, allungherà i tempi di conclusione del cantiere partito a fine 2018, con la consegna lavori al consorzio Medil di Benevento a 29 anni dal via libera all'opera. E' uno degli aspetti più interessanti della riunione di ieri mattina della prima commissione consiliare, presieduta da Libero Gioveni, e durante la quale sono intervenuti l'assessore ai Lavori Pubblici Salvatore Mondello e il direttore dei lavori Antonio Rizzo. Il cantiere della nuova via Don Blasco è stato diviso in 11 parti, i cosiddetti tronconi. Di questi, nove, pari a circa 2,9 chilometri dei 3,8 dell'intero tracciato, sono già stati consegnati all'azienda sannita perché vi operi. «Potremo concludere il 90% dell'opera - conferma l'ingegner Rizzo - a marzo del 2021, come da cronoprogramma. Per avere anche il troncone del cavalcavia e quello del sottopasso Santa Cecilia, occorrerà attendere, prudenzialmente, la fine del prossimo anno». Fu il Genio Civile, poco più di un anno fa a chiedere degli approfondimenti sulla strada che porta alla via Don Blasco. Vennero fatte delle verifiche sismiche e fu deciso di avviare, piuttosto che l'originario lavoro di rinforzo dell'opera "segnata" strutturalmente anche dall'azione erosiva del mare, di realizzarne una nuova. «Si tratterà di un ponte a campata unica di 45 metri - spiega l'assessore Mondello che ha seguito tutta la parte autorizzativa della variante - in acciaio zincato a caldo con demolizione della vecchia pila centrale e nuove spalle fondate su pali di fondazione da 22 metri. Piuttosto che garantire altri 50 anni alla vecchia struttura, con quella nuova si potrà star tranquilli per i prossimi cento. Non solo, sarà anche recuperata una parte del vecchio bastione Don Blasco che sarà parte integrante dell'opera. Fra poco inizieranno i saggi, il progetto è già pronto». E con i soldi come la mettiamo? È una variante da un paio di milioni di euro. «Abbiamo già un accordo con l'assessore regionale Marco Falcone - dice Mondello - per utilizzare le economie della gara d'appalto che fu vinta con il 12% di ribasso». Ci vorranno quattro mesi per la demolizione e la ricostruzione di quel viadotto. Ma sempre in quell'area, potrebbero essere anche altre le novità. Infatti presto scatterà il monitoraggio sulle condizioni anche del resto del cavalcavia, in particolare la parte che supera il fascio di binari. È quello che hanno deciso Comune, **Autorità** di **Sistema** portuale, Caronte&Tourist e Rfi che si stanno occupando di questa nevralgica arteria che porta alla zona falcata. Ma, come detto, sono due i tronconi «caldi» del cantiere. L'altro è quello del sottopasso Santa Cecilia. Anche in questo caso sono intervenuti fattori esterni ad allungare e complicare l'opera. Ferrovie, infatti, deve, di fatto, ricostruire il viadotto su cui transitano tutti i treni diretti alla stazione di Messina. In ordine, quindi, prima saranno rinforzate le fondazioni di pile e spalle del ponte ferroviario, poi il cantiere della Don Blasco, scaverà per 4 metri e mezzo per consentire il passaggio anche dei mezzi pesanti e





Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

poi Ferrovie sostituirà con una gru da 350 tonnellate i nove binari che portano alla stazione centrale. «Non è stato affatto facile riuscire a chiudere questa operazione che vedeva interessate, non solo rete ferroviaria italiana, ma anche Enel e Tim -spiega l' assessore Salvatore Mondello - Da quelle parti passano 4 linee della media tensione e i cavi della fibra ottica che arrivano dalla terra ferma. E saranno tutte spostate per far largo alla via Don Blasco». Una storia lunga trentuno anni Il primo via libera alla realizzazione della nuova via Don Blasco arrivò il 3 novembre del 1989. Fu l' allora ministero della Marina Mercantile ad autorizzare e finanziare l' opera che avrebbe dovuto portare i mezzi pesanti verso gli approdi delle Ferrovie di Stato, senza appesantire il traffico locale e liberando viale Boccetta. Il progetto fu invece varato nel 2008 ma solo otto anni dopo verrà pubblicato il bando di gara. Trascorrerà prima della definizione dei ricorsi. La consegna dei lavori avvenne il 3 dicembre del 2018. Ad aggiudicarsi l' appalto è stato il consorzio stabile Medil di Benevento per una cifra, comprensiva di oneri, di poco superiore ai quattordici milioni e mezzo di euro. Per terminare la nuova via Don Blasco furono previsti 320 giorni lavorativi, cioè circa quindici mesi consecutivi. Ma a rallentare il cantiere sono intervenute anche due eventi imprevedibili: il ritrovamento di un ordigno bellico in zona Zaera e poi lo stop per il coronavirus.

Dalla logistica alla mitigazione dei rischi, i progetti dell' Autorità portuale

Marea di bandi per lo sviluppo dei porti di Catania e Augusta

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, oltre a creare infrastrutture, risulta attenta ed attiva nella partecipazione a bandi nazionali e comunitari non solo per reperire fondi per la realizzazione di opere infrastrutturali, ma anche utility ed immobilizzazioni materiali. In questo, sia la Presidenza che il Segretariato Generale, grazie alle competenze dell'Ufficio Affari Generali, hanno vinto numerosi bandi. In data 25 luglio l'AdSP ha sottoscritto un Accordo ai sensi dell'art. 15 legge n.241 del 1990 con Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per la definizione del progetto Digitalizzazione delle procedure doganali nel sistema portuale del Mare della Sicilia Orientale ADM è da tempo impegnata a realizzare - assieme ad altre realtà istituzionali - la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti italiani: il progetto ha come obiettivo l'automatizzazione di tutte le operazioni di entrata e uscita così come di imbarco e sbarco connesse all'import e all'export di merci aventi rilevanza doganale, nonché del pagamento delle tasse portuali e del tracciamento dello stato doganale della merce attraverso la razionalizzazione e l'interoperabilità tra i sistemi informativi. ADM ha intrapreso così il cammino verso la completa automazione delle procedure doganali e delle operazioni logistiche connesse ai flussi di merce: l'automazione consentirà nel lungo periodo di razionalizzare anche l'uso dei vari spazi portuali (banchine, varchi container, varchi ferroviari ecc.). Molti ambiti territoriali sono già parte integrante del cantiere nazionale digitalizzazione' dei porti, grazie al quale l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli intende conseguire una maggiore standardizzazione dei processi doganali, reingegnerizzandoli, rendendoli più semplici e omogenei sul territorio: il cantiere vede già coinvolti 17 porti nazionali e rappresenta un importante programma di sviluppo non solo per la Dogana, ma per il Paese tutto, essendo fortemente caratterizzato dalla cooperazione digitale tra soggetti pubblici. I porti di Catania ed Augusta sono stati tra i primi ad aderire per sfruttare le grandi opportunità offerte da questo Progetto finanziato da fondi Pon. Altro progetto importante è Simove (Sud Italia in MOVimEnto) L'iniziativa prende spunto dai recenti sviluppi legislativi Europa in movimento della Commissione Europea (i tre pacchetti mobilità pubblicati da maggio 2017 a maggio 2018) che ha individuato quali elementi sinergici per un trasporto sicuro, connesso ed efficiente: l'aumento dell'efficienza grazie alla connettività e alla condivisione delle informazioni la digitalizzazione quale fattore agevolante la transizione verso un trasporto a basse emissioni e lo sviluppo della elettro-mobilità non solo in contesto urbano. Il progetto prevede la messa a punto di soluzioni e servizi tecnologici che implementino la strategia Europa in movimento nel Sud Italia e consentano alle Pmi di accedere ad un sistema di trasporto efficiente e connesso tramite l'interoperabilità di servizi collaborativi di gestione ed assistenza remota, di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) e di sistemi di efficientamento dei processi logistici. Simove ambisce a realizzare il centro operativo, una piattaforma tecnologica per la trasformazione digitale del tessuto logistico che connette regioni-città-porti e per la sua convergenza verso i canoni dell'industria 4.0. Per raggiungere lo scopo sarà fatta leva sulle tecnologie dirompenti quali l'Internet of Things (IoT), la realtà aumentata, il cloud computing e blockchain, in grado di abilitare, e potenziare, la capacità di rappresentare i componenti fisici/reali, i loro stati attuali e le loro interazioni reciproche per l'interconnessione, la comunicazione e la replica digitale pervasiva di tutti i componenti coinvolti nel processo logistico. Simove si propone di favorire l'adattamento del sistema logistico



Quotidiano di Sicilia

Catania

costituito dalle Pmi alla trasformazione in atto nel mondo dei trasporti dettata dalle politiche europee della digitalizzazione e decarbonizzazione: il centro operativo supporterà lo sviluppo di una rete sincro-modale del tessuto logistico determinando ed adattando in continuo la modalità di trasporto ed il vettore lungo tutta la filiera della fornitura, per cogliere opportunità di ottimizzazione e per far fronte alle contingenze (disruption management), nel rispetto dei requisiti di servizio oltre a quelli di sostenibilità ambientale. Il centro operativo che verrà studiato nell'ambito di Simove ha pertanto l'obiettivo di creare le condizioni per l'affermazione di nuovi modelli collaborazione orizzontale e verticale per: soddisfare i bisogni della nascente economia circolare attraverso sistemi competitivi di logistica di ritorno; consentire lo sviluppo sostenibile della logistica urbana attraverso l'interoperabilità con le reti di trasporto passeggeri e di quella a medio/lungo raggio migliorando la cooperazione tra i sistemi di trasporto; valutare il potenziale dei nuovi paradigmi di sharing economy applicati alla logistica. Isyport (Integrated System for navigation risk mitigation in Ports) Progetto Miur: affronta la sfida della sicurezza della navigazione in ambito portuale e nelle aree prossime alle infrastrutture portuali, ossia in quelle zone soggette al maggior numero di incidenti marittimi, soprattutto di collisioni e di urti. Creazione di un sistema coordinato di metodi e di strumenti innovativi, basato su informazioni provenienti da simulazioni numeriche, da sensoristica e da strumenti di supporto alla decisione, volto al riconoscimento di eventi pericolosi e dunque in grado di fornire un supporto alla situational awareness. Si realizzerà un sistema di sensor data fusion e analysis in realtime, attraverso il quale gli utenti, sia professionali che amatoriali, potranno condividere tra loro e con gli operatori portuali tutte le informazioni per una esecuzione sicura delle manovre in porto.

Così l'Autorità del mare di Sicilia orientale trasformerà i suoi scali in "smart port"

Relativamente al programma di azione e coesione complementare al Pon Infrastrutture e Reti 2014- 2020 nell'ambito dell'asse A Digitalizzazione della logistica finalizzate a Realizzare interventi per lo sviluppo e/o Rafforzamento di soluzioni a sostegno del Trasporto integrato intermodale e della Gestione dei Flussi di persone e merci l'Autorità ha presentato, e si è in attesa di esito valutazione, il progetto Ecosistema Digitale Smart Port. Mediante questo progetto si intende completare il processo già avviato di transizione digitale con il completamento di un proprio Ecosistema digitale a partire dall'infrastruttura di cui si è dotata e si sta dotando mediante i progetti **Adsp-Net** (Sua), Cybersecurity, Security/Sala controllo Catania, Security/Sala Controllo Augusta, distribuzione Fibra ottica ed installazione apparati di rete e sala server Rack ad Augusta, cloud computing e digitalizzazione processi amministrativi/Trasparenza, revamping security Sala controllo Catania. A partire da quanto sopra descritto, preservando gli investimenti già fatti, ed opportunamente ampliandone il raggio di azione e le funzionalità, si intende dotare l'**AdSP** di un'infrastruttura tecnico applicativa versatile e fortemente orientata alla digitalizzazione ed integrazione di entità e sistemi eterogenei interni ed esterni all'area portuale stessa. Quello a cui si intende arrivare è uno Smart Port in cui tutte le entità afferenti e presenti all'interno di un'area portuale siano capaci di parlarsi in modo univoco e standardizzato al fine di migliorare e ottimizzare tutte le possibili interazioni fra di esse con un focus importante su tutte le entità in movimento al fine di: - Ridurre distanze e manovre; - Ottimizzare e gestire l'utilizzo degli spazi a disposizione per le varie operazioni portuali, siano queste relative al traffico merci o a quello passeggeri; - Riconoscere automaticamente mezzi ed utenti, monitorarli e fornire loro assistenza e supporto mediante l'utilizzo di sistemi di connettività in movimento, indirizzarli in modo preciso su percorsi amministrativi e fisici. Tutto questo potrà essere realizzato ampliando ed ottimizzando le infrastrutture informatiche applicative e viarie di mobilità e relativa logistica, aumentandone, per mezzo della tecnologia la capacità di esercizio su tutta l'area portuale ed efficientando la produttività dell'area stessa. Si tratta di una concezione progettuale che trova i suoi maggiori punti di forza nella visione interdisciplinare e attraverso la trasformazione digitale in grado di creare infrastrutture più sicure, più fruibili e di generare nuovi servizi ed informazioni a partire dalla raccolta, analisi ed elaborazione dei dati provenienti dai vari sistemi e dal campo, per una migliore vita dei porti di competenza e delle aree urbane in cui essi sono inseriti e su cui gravitano. La partecipazione a tutti questi progetti ha comportato per l'**AdSP** del Mare di Sicilia Orientale, un'ottima reputazione anche a livello europeo, rappresentando, ai tavoli istituzionali, quali i forum di Corridoio Scandinavo Mediterraneo, un punto di riferimento e di forza dell'intero sistema dei porti Core della rete Ten-T.



MF

Augusta

Porti di Sicilia/7 Viaggio fra gli scali commerciali e gli approdi

Augusta si rinnova

Consegnati i lavori per la realizzazione del nuovo terminal container (oltre 50 milioni di investimento): 500 metri per gli accosti e 200 mila mq per movimentazione e stoccaggio. Più attenzione alla sicurezza e all'ambiente

CARLO LO RE

L' Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale sta realmente provando a premere sull' acceleratore dello sviluppo, anche e soprattutto nell' ottica di cogliere al meglio le grandi opportunità derivanti dalle zone economiche speciali che saranno (si spera a breve) attivate in tutta la regione. L' obiettivo finale è sempre e solo uno: la crescita dell' occupazione in una terra che necessita di lavoro in maniera assoluta. La nuova banchina Dopo l' approvazione, poco più di un mese fa, del Documento di pianificazione strategica, centrale per il futuro dei porti del lato Est dell' Isola, è arrivata la consegna dei lavori per la costruzione del nuovo terminal container nel porto di Augusta al Consorzio Infrastrutture scarl, per un importo di più di 50 milioni di euro. Si va così ad aggiungere una nuova importante tessera nel complesso mosaico delle opere di infrastrutturazione che l' Authority guidata da **Andrea Annunziata** sta realizzando negli scali di Augusta e Catania. L' intervento prevede la realizzazione finale di una nuova banchina con oltre 500 metri lineari destinati agli accosti, da utilizzarsi per l' attracco di navi container di ultima generazione, oltre alla realizzazione dei piazzali retrostanti, per una superficie complessiva di circa 200 mila mq per le operazioni di movimentazione e stoccaggio principalmente dei teu (o venti piedi, ossia la misura standard di volume nel trasporto dei container con certificazione iso 9001, corrispondente a circa 38 metri cubi). Il piano I sistemi portuali rivestono un ruolo fondamentale per la movimentazione nazionale e internazionale delle merci. Il settore marittimo non solo dà impulso alla domanda di servizi complementari di trasporto terrestri (potenziando la logistica, che in Sicilia negli ultimi decenni ha fatto grossi passi avanti, nonostante il limite di una viabilità ottocentesca), ma, soprattutto, genera un indotto che spazia in numerosi comparti di attività economiche correlate. Gli elementi che contribuiscono a rendere uno scalo più competitivo rispetto ad altri (e quindi in grado di attrarre un maggiore flusso di traffico), si possono raggruppare in tre macroaree: 1) le caratteristiche proprie degli scali; 2) i collegamenti degli scali con le infrastrutture terrestri; 3) la presenza di «centri logistici» di supporto. Per quanto riguarda il punto 2, ossia le infrastrutture a garanzia della mobilità, il problema in Sicilia è principalmente politico-burocratico (si pensi alle difficoltà di uscita dei passeggeri e delle merci che giungono a Catania tramite il porto o l' aeroporto) e una Authority portuale poco o nulla può, se non pressare le istituzioni competenti. Per quanto invece riguarda i punti 1 e 3 i gestori degli scali possono sicuramente intervenire, approntando misure in grado di potenziare l' appeal di un approdo commerciale, rendendolo più attrattivo e conveniente di altri. Gli interventi In tale ottica, l' Adspm della Sicilia orientale ha ideato un piano di interventi infrastrutturali che include, fra varie opere, la costruzione del nuovo terminal container nel porto di Augusta. Il piano è stato pensato per dare vita a una logistica moderna: si punta ai futuri nuovi collegamenti ferroviari che verranno istituiti tra le aree portuali di Augusta e Catania, l' interporto e l' aeroporto etneo (ma non sarebbe male puntare l' attenzione anche su Comiso, il cui aeroporto ha caratteristiche che lo rendono perfetto per il trasporto cargo: giocoforza la conditio sine qua non qui è la sempre più fondamentale autostrada Catania-Ragusa).



MF

Augusta

Tutto questo in un Mare Mediterraneo che vive oggi una fortissima evoluzione delle dinamiche dei traffici. **Andrea Annunziata** Comprensibilmente soddisfatto è il presidente dell' Authority portuale congiunta Augusta-Catania, **Andrea Annunziata**, per il quale «finalmente si va incontro a una nuova era per la logistica della Sicilia orientale. Il porto di Augusta, grazie al suo nuovo terminal container, assumerà la posizione di leader nel comparto del traffico containerizzato in questa parte della Sicilia, operando da e verso tutto il bacino del Mediterraneo e con il resto d' Europa grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete Ten-T delle autostrade del mare. Inoltre, con la realizzazione del collegamento di ultimo miglio con la rete ferroviaria nazionale, che conetterà direttamente il porto di Augusta con il resto della Sicilia e dell' Italia, si avrà un migliore equilibrio con le altre modalità di trasporto, abbattendo nettamente, al contempo, anche l' emissione di CO2, migliorando la qualità ambientale del porto e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e dei cittadini e apportando valore aggiunto alla competitività del nostro sistema portuale». Per **Annunziata**, «la costruzione del nuovo terminal container avrà una ricaduta positiva anche sulle zone economiche speciali, considerato che l' Adspm di Sicilia orientale serve due terzi delle zes regionali. Le zes hanno il merito di agire in un' ottica di sistema, con l' obiettivo di sanare tutti quegli aspetti che storicamente hanno costituito le maggiori criticità per le aziende che hanno cercato di investire nel Mezzogiorno. Oggi, le aziende operanti all' interno delle zes avranno finalmente la possibilità di beneficiare di sgravi fiscali, di procedure burocratiche semplificate e dell' accesso a infrastrutture di livello superiore, come a esempio il nuovo terminal container nel porto di Augusta. I container molto spesso trasportano materie prime provenienti da oltre oceano e il terminal container di Augusta svolgerà una funzione preminente in quanto luogo di arrivo, di partenza e di smistamento verso le industrie, sia quelle già esistenti che quelle che si stanno creando grazie proprio all' istituzione delle zes. A loro volta, le industrie lavoreranno le materie prime e creeranno semilavorati o prodotti finiti, che verranno infine immessi sul mercato, generando quindi un processo di filiera che crea lavoro e fa girare l' economia». (riproduzione riservata)

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

«Hangar, ha prevalso il dilettantismo»

Augusta. Non si spegne la polemica sulla vicenda dell' Hangar. Alla ricostruzione dei fatti relativi al taglio degli alberi da parte di Gianmarco Catalano di Natura Sicula, il quale per la gestione del bene ha accusato l' ex sindaca di Pietro di inerzia, quest' ultima ha replicato sostenendo che l' ambientalista abbia diffuso notizie inesatte preannunciando denunce all' **autorità** giudiziaria. Catalano non ci sta, sottolineando innanzitutto di aver parlato di inerzia dell' Amministrazione con riferimento alle mancate azioni di tutela e valorizzazione del complesso monumentale dell' Aeroscalo. «Di Pietro preferì riconsegnare il bene al Demanio - ribadisce Catalano - piuttosto che mettere in atto azioni politiche e amministrative volte al recupero e alla valorizzazione per fini sociali e culturali. L' ex sindaca non solo non smentisce quanto ho scritto, ma mi fornisce l' assist per raccontare il dilettantismo e l' incapacità amministrativa di cui la Giunta Di Pietro ha dato documentata prova nella vicenda in questione. Dal settembre 2016 l' ex sindaca riconsegnò terreni e fabbricati, di cui il Comune era stato concessionario dal luglio del 2004». Questa affermazione, che la Di Pietro ritiene "scorretta" è documentata dal verbale di ripresa in possesso dell' Hangar per dirigibili ed area ex idroscalo in Augusta del 12 settembre 2016, che certifica la riconsegna dell' hangar e dei fabbricati, insieme al parco. I beni erano stati affidati al Comune nel 2004. Il 13 settembre 2013 l' Ente retto dalla commissione straordinaria, richiedeva il rinnovo della concessione, nel frattempo scaduta. Il 28 luglio 2014 l' Agenzia del Demanio autorizzava il Comune alla detenzione a titolo gratuito del complesso monumentale "nelle more della definizione del procedimento di rinnovo del titolo concessorio". Il 30 ottobre 2015 l' allora sindaca con una nota al Demanio "rappresentava la volontà di procedere alla riconsegna dell' immobile e delle aree di pertinenza del comprensorio". Fu così che, per scelta politica dell' Amministrazione Di Pietro, il Comune perse la disponibilità di un bene che deteneva da oltre un decennio. Secondo Catalano «l' inerzia della Di Pietro consiste principalmente nell' aver preferito "sbarazzarsi di un complesso monumentale anziché intraprendere iniziative amministrative e culturali volte a valorizzarlo. La riconsegna del monumento in luogo del rinnovo della concessione dal Demanio. Nella vicenda del disboscamento, l' immobilismo è rappresentato dall' assenza di opposizione all' autorizzazione paesaggistica del "taglio a raso" rilasciata dalla Soprintendenza a Marisicilia l' 1 settembre 2017. Un' autorizzazione, che un sindaco attento e solerte non avrebbe esitato a impugnare dinanzi al Tar chiedendone l' annullamento. In merito alla richiesta di concessione respinta dal Demanio, Di Pietro contemporaneamente alla riconsegna dell' Hangar e dei terreni richiedeva al Demanio l' affidamento di un' area del complesso monumentale comprendente, oltre al parco, porzioni nella titolarità dell' **Autorità portuale** e della Regione, in parte in uso alla cantieristica navale. Una richiesta strampalata che fu respinta dall' Agenzia del Demanio nel marzo del 2017, attesa l' impossibilità per quest' ultima di concedere in affidamento beni non rientranti nella sua disponibilità. Di Pietro dichiara di aver nuovamente richiesto al Demanio la concessione del Parco - aggiunge Catalano - a seguito dell' emanazione del decreto di "sdemanializzazione". Anche tale richiesta risulta erronea perché il cosiddetto "Parco" di cui, persino negli atti ufficiali la Di Pietro non è mai riuscita a indicare il numero di particella catastale, non è mai stato oggetto di sdemanializzazione e non è più in consegna al Demanio da quasi tre anni. Il decreto di "sdemanializzazione" citato dall' ex sindaca, non c' entra col "polmone verde" richiesto in affidamento che rimane afferente al Demanio di Stato.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Il Parco dell' Hangar, ossia la particella 480 del foglio catastale 52, non è più gestita dal Demanio perché è stata presa in consegna da Marisicilia il 13 dicembre 2017". Agnese Siliato.

Economia Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Cambi al vertice autorità portuali siciliane: Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti "Monti resti al suo posto" Processo "Cassandra", BAT si costituisce parte civile Toti "Liguria zona arancione? Pronto a discuterne" Milan 2-2 in rimonta col Verona, ...

Postato da Economia Sicilia il 9/11/20 "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.



Notiziario Assoporti

Focus

Focus atti parlamentari

GAZZETTA UFFICIALE

ITALIA

DECRETO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 3 novembre 2020 Ulteriori disposizioni attuative del decreto-legge 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 maggio 2020, n. 35, recante «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», e del decreto-legge 16 maggio 2020, n. 33, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 luglio 2020, n. 74, recante «Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19».

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.275 del 04-11-2020 - Suppl. Ordinario n. 41](#)

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE

ECONOMICADELIBERA 29 settembre 2020 Nuclei di valutazione e verifica degli investimenti pubblici. Ripartizione risorse anno 2020 (articolo 1, comma 7, legge n. 144/1999). (Delibera n. 54/2020).

Pubblicato nella [GU Serie Generale n.276 del 05-11-2020](#)

EUROPA

AGENZIA EUROPEA PER LA SICUREZZA MARITTIMA Relazione sui conti annuali relativi all'esercizio 2019

Pubblicato nella [GU C370 del 3-11-2020](#)

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2020/1629 DEL CONSIGLIO del 29 ottobre 2020 che autorizza la Francia ad applicare sull'energia elettrica fornita direttamente alle navi ormeggiate in porto un'aliquota d'imposta ridotta a norma dell'articolo 19 della direttiva 2003/96/CE

Pubblicato nella [GU L366 del 4-11-2020](#)

GOVERNO

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

Olimpiadi Milano - Cortina 2026, un miliardo per le infrastrutture

Ministra De Micheli firma il Decreto:"Opere per migliorare la qualità della vita"

4 novembre - La Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha firmato il decreto che finanzia con un miliardo di euro le opere infrastrutturali per le Olimpiadi di Milano-Cortina del 2026. Si tratta di opere stradali e ferroviarie finanziate nella Legge di Bilancio 2020 che consentiranno di migliorare l'accessibilità, i collegamenti e la dotazione infrastrutturale dei territori della Regione Lombardia, della Regione Veneto, delle Province Autonome di Trento e di Bolzano interessate dall'evento sportivo. Con il Decreto Olimpiadi faremo compiere un salto di qualità infrastrutturale spiega la Ministra De Micheli a una delle aree più sviluppate del Paese con una ricaduta importante per la qualità della vita delle persone e anche un miglioramento competitivo per le imprese. Le opere finanziate servono a potenziare l'accessibilità e i collegamenti in vista del grande appuntamento internazionale, ma sono state concepite per mantenere la loro utilità nel tempo, anche dopo il 2026, e verranno realizzate nel segno della piena sostenibilità ambientale. Il provvedimento è il frutto di un percorso di confronto avviato nei mesi passati con le Regioni e gli enti locali per individuare gli interventi essenziali da realizzare per garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-



Cortina 2026, disponendo per ciascuno di essi il relativo finanziamento. Attraverso il Decreto vengono stanziati le risorse destinate alle singole opere: nel complesso 473 milioni di euro per quelle nella Regione Lombardia, 325 milioni nella Regione Veneto, 82 milioni nella Provincia Autonoma di Bolzano e 120 milioni in quella di Trento: tutti cantieri dovranno concludersi entro l'avvio delle Olimpiadi.

Connecting Dots, pubblicato il primo rapporto periodico su logistica e trasporti

E' uno strumento integrato di informazione e analisi su andamento trasporti e logistica

3 novembre - Ram Logistica



Notiziario Assoporti

Focus

Infrastrutture e Trasporti S.p.A. e la Struttura tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza, bracci operativi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, hanno elaborato Connecting Dots, uno strumento di informazione ed analisi integrato, unico nel suo genere, sugli andamenti congiunturali e strutturali dei trasporti e della logistica, anche in relazione agli andamenti dell'economia del Paese. Il Bollettino periodico su logistica e trasporti è rivolto a decisori politici, tecnici ed esperti, stakeholder del settore, ed è strutturato in tre macro-sezioni, incentrate sull'analisi degli andamenti macroeconomici, trasportistici, ed un'ultima parte dedicata all'analisi di atti e studi di interesse nel comparto dei trasporti, della logistica e delle loro interazioni. Il primo numero del rapporto mette in luce il forte differenziale di crescita del PIL registrato in Italia nel periodo 2009-2019 rispetto agli altri paesi dell'Unione Europea (+2,4% in Italia contro, ad esempio, il +21,4% della Germania), identificando nell'andamento delle esportazioni nazionali la componente che ha consentito di mantenere un sentiero, sebbene modesto, di crescita del paese. Di fronte a tale stasi macroeconomica del paese, nello stesso arco temporale si è registrata tuttavia una crescita consistente del traffico passeggeri e soprattutto merci. Un decoupling rispetto al PIL di tutte le modalità di trasporto, particolarmente visibile nel cargo aereo (che cresce 21,5 volte il PIL), nel segmento Ro-Ro (fattore 15,8), nel trasporto aereo (fattore 20,3) e ferroviario passeggeri (fattore 8,9). Il documento analizza anche le conseguenze della prima fase dello scoppio della crisi pandemica SARS-CoV-2, in cui il PIL italiano è calato del 12% rispetto al primo semestre 2019 e con previsioni di ripresa nel 2021 non in grado di bilanciare il pesante calo annuo stimato per il 2020 (-9%). Nel corso dei primi sei mesi dell'anno, peraltro, si è osservato una generale tenuta dei volumi di traffico del comparto merci, che ha garantito approvvigionamenti alle unità produttive ed ai consumatori finali nei circa tre mesi di lockdown. Nel primo semestre 2020, infatti, il calo del traffico stradale (-20,8% su rete autostradale e -16,8% su rete ANAS), il calo delle movimentazioni portuali (-13,6%) e del traffico ferroviario merci (-12,3%), è risultato molto più limitato rispetto alle diminuzioni occorse al segmento passeggeri, che ha visto cali semestrali cumulati del 70% nel trasporto aereo e cali ancora persistenti nel mese di giugno 2020 nei servizi di alta velocità (-81,4% rispetto a giugno 2019) e nel trasporto collettivo urbano (calo medio del -50% rispetto al periodo pre-Covid contro un -10% di media nei paesi EU 27). La mission di questo strumento è costruire un minimo comune denominatore, un database per quanto possibile condiviso e univoco a livello nazionale, in materia di dati ed analisi che possano essere funzionali alla pianificazione di settore, alla programmazione e, per quanto possibile, alle scelte di investimento delle singole aziende, soprattutto in una fase di grande incertezza come quella che stiamo vivendo a causa del Covid. Il rapporto non si pone, infatti, l'obiettivo di sostituire le usuali fonti dati ovvero crearne di aggiuntive, quanto quello di connettere e portare a fattor comune i dati esistenti fornendo una panoramica integrata in grado di definire e individuare l'andamento del comparto dei trasporti nel suo insieme. Da qui la denominazione del rapporto Connecting Dots. - ha spiegato il Prof. Ennio Cascetta, Amministratore Unico di Ram. L'idea di Connecting Dots è quella di monitorare l'evoluzione del sistema dei trasporti merci e passeggeri del Paese per meglio pianificare, programmare e gestire gli investimenti nelle infrastrutture e servizi di trasporto. La grande quantità di dati oggi disponibili per il settore possono non essere appieno sfruttati senza una lettura unitaria che ne possa permettere una sintesi chiara anche per meglio comprendere dove siamo e soprattutto verso dove ci stiamo dirigendo come sistema Paese. Connecting Dots può inoltre diventare anche un riferimento utile per le aziende, gli operatori e gli esperti del settore che vogliano, in un unico documento sintetico, monitorare l'evoluzione, le tendenze e le esigenze del settore dei trasporti e della logistica italiana - ha spiegato il Prof. Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

MINISTERO DELL'INTERNO

Nulla da segnalare

MINISTERO DELL'AMBIENTE

Golfo di Follonica, salgono a trentadue le ecoballe recuperate dai fondali

6 novembre Ritrovate e recuperate altre due ecoballe nel golfo di Follonica. Sale a 32 il numero degli enormi cilindri, composti da rifiuti compattati, recuperati grazie all'azione sinergica tra Protezione Civile, Ispra, Guardia Costiera, Cnr



Notiziario Assoport

Focus

e Marina Militare, fortemente sostenuta dal ministro dell'Ambiente Sergio Costa. Complessivamente sono 56 le balle di rifiuti, dal peso di circa 1,2 tonnellate, disperse in mare nel 2015 dalla motonave Ivy. In quasi cinque anni, gli sporadici interventi di recupero avevano consentito di ritrovare appena 16 di tali contenitori. Ma il rischio di deterioramento e dispersione degli imballaggi sui fondali toscani, hanno indotto il ministro Costa ad intraprendere l'operazione che in appena tre mesi ha portato all'emersione di altre 16 ecoballe, e individuare gran parte delle restanti 24 in via di recupero. «La nostra è una corsa contro il tempo spiega l'ammiraglio Aurelio Caligiore, alla guida del coordinamento tecnico/scientifico dell'operazione, lavoriamo in maniera assidua e costante, individuando e recuperando le ecoballe per evitare il rischio di dispersione in mare dei rifiuti per effetto dell'erosione e delle correnti». Individuate e imbracate, le ecoballe vengono caricate con estrema prudenza a bordo delle navi della Marina Militare, proprio per evitare ogni forma di dispersione di materiale inquinante, mentre le navi della Guardia Costiera provvedono ad effettuare una cintura di sicurezza nell'area di recupero. Una volta a terra, le ecoballe finiscono al vaglio di una società specializzata, individuata dalla Regione Toscana, responsabile del successivo conferimento in discarica.

MINISTERO DELLA DIFESA

Nulla da segnalare

AGENZIE E AUTORITA'

AGCM

Determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2021

5 novembre - L'Autorità di regolazione dei trasporti ha avviato con [delibera n. 180/2020](#), una consultazione pubblica avente ad oggetto la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità medesima per l'anno 2021, chiedendo ai soggetti interessati di formulare le loro eventuali osservazioni sul Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2021. Le relative comunicazioni, recanti la dicitura Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti per l'anno 2021, nonché l'indicazione della denominazione del mittente, potranno essere inviate in formato editabile, entro il termine tassativo del 30 novembre 2020, esclusivamente tramite posta elettronica certificata, all'indirizzo: autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it.

ART

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale

Monti: Il verde? Noi lo piantiamo e lo curiamo. E gli alberi di Sant'Erasmo necessitano di un intervento urgente

8 novembre - Abbiamo inserito il verde, tanto, in luoghi in cui, fino a poco tempo, era fa inimmaginabile, figuriamoci se lo depauperiamo. La storia degli ultimi tre anni della nostra Autorità dimostra che noi il verde lo piantiamo, lo curiamo e lo riteniamo un bene prezioso. E' questa la comprensibile considerazione di Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, in merito alle critiche riprese dalla stampa sulla potatura dei ficus a Sant'Erasmo. 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 prevenzione. Oltre all'aspetto botanico che ci ha guidati e indicato la strada, la potatura dei rami morti permetterà di rivedere il mare e impedirà che quell'area venga utilizzata di notte per attività non degne di una città civile e meravigliosa come Palermo.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale

5 novembre - [Si arricchisce il network intermodale europeo del Porto di Trieste: parte oggi il nuovo servizio ferroviario per Norimberga](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Ports of genoa sempre operativi

4 novembre - Il presidente Signorini rassicura: "i porti di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure sono sempre operativi; oggi così come nelle prime fasi di questa emergenza sanitaria" I Ports of Genoa, già dai primi mesi della pandemia, hanno messo a punto protocolli di sicurezza e soluzioni digitalizzate per garantire la prosecuzione del lavoro e delle operazioni portuali nel rispetto della normativa e della salute dei



Notiziario Assoporti

Focus

lavoratori. Allo stesso modo, il settore crocieristico, seppur fortemente penalizzato, ha saputo mettere in campo da subito rigidi protocolli e procedure che hanno permesso la prosecuzione del servizio anche in questi mesi, come da DPCM del 4 novembre 2020 (art.8, allegato 17). I porti svolgono una funzione strategica e nevralgica per il Paese, e con un forte senso di responsabilità nei confronti dei lavoratori e degli operatori, continuano la loro missione.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

Nulla da segnalare

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Nulla da segnalare

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

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

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

Di Majo, (**AdSP**): L'Adozione dello studio sulla Zona Logistica Semplificata (ZLS) contenuta nel provvedimento approvato della Regione Lazio per la Blue Economy e il rilancio dei porti del Lazio è un passo significativo verso la sua realizzazione

3 novembre - "La ZLS, ovvero la Zona Logistica Semplificata, uno strumento che può diventare fondamentale per il rilancio dell'economia in un territorio che peggio di altri ha subito il pesante attacco del Covid-19, è in dirittura d'arrivo. L'atto di indirizzo denominato Blue Economy e Sviluppo Economico: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio deliberato nel corso della seduta odierna della Giunta regionale e

presentato dall'Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità, Mauro Alessandri, di concerto con i colleghi Orneli (Sviluppo economico), Di Berardino (Lavoro, Scuola e Formazione), Sartore (Bilancio e Programmazione Economica, Valeriani (Urbanistica), rappresenta un grande passo compiuto nei confronti della portualità del Lazio e di tutto ciò che ruota intorno ad esso in termini di economia, sviluppo, occupazione. E' infatti stato adottato il Documento propedeutico alla Definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale che questa Autorità di Sistema Portuale aveva trasmesso nel giugno scorso alla Regione. Nel documento si dà mandato al Gruppo di Lavoro presieduto dal sottoscritto di redigere, entro cinque mesi, il documento finale funzionale alla trasmissione del Piano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Nei prossimi giorni convocherò il Gruppo di Lavoro e inizieremo subito il lavoro per finalizzare il Piano definitivo affinché la ZLS



Notiziario Assoporti

Focus

del Tirreno Centro Settentrionale possa realizzarsi e rappresentare un importante, nuovo e concreto volano di sviluppo e di crescita non solo dei Porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, ma di un territorio che, soprattutto in un momento di crisi come questo, sia per l'emergenza sanitaria purtroppo ancora in corso che per la progressiva dismissione della Centrale a carbone dell'Enel, ha bisogno di avere risposte certe e immediate. I miei ringraziamenti più sinceri vanno al Presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti e a tutta la Giunta. In particolare, ringrazio l'Assessore alla Mobilità, Mauro Alessandri per il supporto fornitomi in questo percorso fondamentale per il rilancio del network laziale sia in termini di traffici che di sviluppo della logistica e, fattore ancor più importante e attuale, in termini occupazionali". Lo dichiara il Presidente dell'AdSP del Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo.

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

L'AdSP ha partecipato al webinar di Avitem

9 novembre - L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha partecipato oggi pomeriggio ad un webinar internazionale organizzato dall'Agenzia delle città e dei territori del Mediterraneo Avitem. L'iniziativa, focalizzata sulla crisi e la capacità di resilienza dei porti, si è sviluppata per tutta la giornata, snodandosi in tre sessioni, una delle quali dedicata all'importanza della cooperazione marittima nel Mediterraneo. E' stato proprio a questa sessione che ha preso parte l'Ente, con un intervento del segretario generale Massimo Provinciali: In un contesto in cui si dà per scontato che rischi e pericoli vadano oltre le nostre possibilità di controllo, la cooperazione assume un ruolo ancora più strategico ha dichiarato il. 2 dell'AdSP. La collaborazione entra oggi più che mai in gioco come un codice di condotta sul quale fare leva per favorire forme di adattamento progressivo alle difficoltà che stiamo vivendo ha fatto osservare Provinciali, che ha aggiunto: Non è un caso che in Italia il legislatore abbia voluto imprimere in questo senso una svolta alla legge 84/94, passando dalla concezione della concorrenza fra porti a quella della cooperazione tra più sistemi portuali sotto un unico centro decisionale. Dobbiamo impegnarci per sviluppare ulteriormente nuove forme di cooperazione, prima di tutto tra i porti che operano in uno stesso bacino di mercato o in una stessa macro area geografica. E' inutile stringere protocolli di intesa con scali portuali lontani, come quello di Shanghai, se prima non riusciamo a rafforzare gli strumenti di cooperazione tra i porti vicini, ha concluso il segretario generale dell'AdSP.

Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics

5 novembre - Nei giorni scorsi è stato presentato alle imprese del cluster portuale e logistico, e alle associazioni di categoria, il Master di I livello, Smart and Sustainable Operations in Maritime and Port Logistics, nato su idea di Federmanager e sviluppato nell'ambito dell'iniziativa ForMare Toscana dall'Università di Pisa in collaborazione con la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno e con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Il Master, che si pone l'obiettivo di fornire ai partecipanti le conoscenze teoriche e le competenze pratiche necessarie per affrontare consapevolmente le sfide del settore Marittimo-Portuale e Logistico e di cogliere le opportunità di innovazione che le tecnologie 4.0 offrono al sistema industriale, si rivolge a neolaureati e professionisti che vogliono realmente innovare il management del settore portuale ed adotta la formula PART-TIME con inizio delle attività il 27 Febbraio 2021. Le iscrizioni, già aperte, sono consentite entro l'11 gennaio 2021, ed il percorso didattico prevede una parte, di 300 ore, da svolgersi tramite lezioni frontali, ed un'altra, di 500 ore, da svolgersi in tirocinio presso aziende dei settori di riferimento. A copertura parziale del costo del corso, che è pari a 4.000 euro per i partecipanti e 2.000 euro per i soggetti uditori, sono state messe a disposizione dall'Università di Pisa 4 borse di studio pari a 1.200 euro, che saranno attribuite sulla base della certificazione ISEE per l'anno 2020. È inoltre possibile ricorrere ai voucher finanziati dalla Regione Toscana, sino a un massimo di 2.000 euro per i manager d'azienda e sino

a 4.000 euro per giovani laureati toscani fino a 34 anni che possiedano un ISEE di importo non superiore ai 36.000 euro. È disponibile anche un sito web dedicato, contenente tutte le informazioni utili sul Master stesso, all'indirizzo www.masterport40.it. Con grande soddisfazione per gli organizzatori, ha partecipato all'iniziativa anche la neo Assessora della Regione Toscana Alessandra Nardini, con deleghe all'Istruzione, formazione professionale, università e ricerca, impiego, relazioni internazionali e politiche di genere, che, nel confermare il rapporto di supporto e collaborazione instaurato con la giunta uscente, ha espresso parole di particolare apprezzamento e condivisione per l'iniziativa.



Notiziario Assoporti

Focus

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale

Porto di Ancona: Giampieri, sicurezza nel lavoro è priorità di qualsiasi strategia

7 novembre - 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. Lo ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri, questa mattina al presidio organizzato nel porto di Ancona da Cgil, Cisl e Uil per la tragica scomparsa di Luca Bongiovanni. Ogni strategia deve sempre mettere al primo posto la sicurezza nel lavoro. Per questo, ha aggiunto Giampieri, ci stiamo confrontando anche su questo tema con le rappresentanze sindacali, per cercare insieme di migliorare sempre più questo fattore indispensabile per la crescita.

Al via il master di II livello DIRITTO ED ECONOMIA DEL MARE

5 novembre - Al via il master di II livello DIRITTO ED ECONOMIA DEL MARE promosso dall'Università degli Studi di Teramo in collaborazione con la Camera di Commercio di Chieti e Pescara per formare esperti di diritto ed economia delle attività marittime

[SCARICA IL BANDO](#)

Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale

Firmati oggi il contratto per l'affidamento dei lavori dell'hub portuale di Ravenna ed il protocollo di legalità'

5 novembre E' stato sottoscritto quest'oggi in Prefettura a Ravenna, alla presenza anche della Ministra Paola De Micheli e dell'Assessore a Mobilità, Trasporti, Infrastrutture, Turismo e Commercio della Regione Emilia Romagna, Andrea Corsini (collegati in videoconferenza), del Sindaco di Ravenna, Michele de Pascale e del Direttore Marittimo e Comandante del Porto di Ravenna, Giuseppe Sciarrone, il Contratto di affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori denominati Hub Portuale di Ravenna. La firma del Contratto, avvenuta tra Autorità di Sistema Portuale ed il general contractor che nel giugno scorso si è aggiudicato l'appalto, il raggruppamento temporaneo d'Imprese con mandataria il Consorzio Stabile Grandi Lavori S.c.r.l. del quale è socio maggioritario e di riferimento la Rcm Costruzioni del Gruppo Rainone e mandante Dredging International n.v., è stata accompagnata dalla firma di un Protocollo di Legalità sottoscritto al fine di garantire l'attuazione di idonee misure volte alla prevenzione e repressione della criminalità e dei tentativi di infiltrazione mafiosa per tutta la durata dell'appalto. Il Protocollo di Legalità, firmato dal Prefetto, Enrico Caterino, dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale, Daniele Rossi, dal rappresentante del general contractor, Umberto Esposito e, relativamente all'Art.10 del Protocollo stesso, riguardante il monitoraggio dei flussi di manodopera, anche dalle Organizzazioni Sindacali e dall'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Ravenna Forlì-Cesena, testimonia la forte volontà di porre in essere ogni possibile misura di prevenzione a tutela dell'economia legale e a salvaguardia della realizzazione di opere di interesse pubblico da ogni tentativo di infiltrazione da parte di gruppi legati alla criminalità organizzata. Questo diviene ancora più importante in casi, come quello del Contratto di affidamento firmato quest'oggi, nel quale si affida la realizzazione di opere strategiche per un intero territorio e per un importo che sfiora i 200 milioni di Euro. I lavori di questa Prima Fase del Progetto, del valore complessivo di 235 milioni euro finanziati da CIPE, Banca Europea degli Investimenti, Unione Europea (Innovation and Networks Executive Agency) e dalla stessa Autorità di Sistema Portuale consistono nell'escavo di 5 milioni di metri cubi di sedimenti, per approfondire i fondali del porto sino a -12,5 mt, nel rifacimento del primo lotto di banchine esistenti (per oltre 6,5 km) per adeguarle ai nuovi fondali e nella realizzazione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt in Penisola Trattaroli a servizio di una nuova area portuale da destinarsi principalmente a Terminal Container. Si sta ora procedendo verso la realizzazione della Fase II del Progetto Hub Portuale di Ravenna, che prevede l'adeguamento delle banchine,

l'approfondimento dei fondali a -14,50 mt e la realizzazione di un impianto di trattamento dei materiali risultanti dall'escavo. Il progetto definitivo è stato redatto e nel corso del 2021, dopo aver ottenuto le relative autorizzazioni ambientali, sarà posto a bando di gara.

Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale

Zona Franca Doganale a Brindisi: progetto allo studio di Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e Autorità Portuale

5 novembre - Il percorso di transizione energetica offre nuove opportunità. La zona industriale di Brindisi, tra cui alcune aree della centrale Enel Federico II non utili al percorso di transizione energetica in atto potrebbero essere riutilizzate in un'ottica di economia circolare e di nuove opportunità per il territorio



Notiziario Assoporti

Focus

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

L'AdSPMAM rinvia al 1° gennaio 2022 l'adeguamento dei diritti portuali. Un concreto sostegno alle compagnie di navigazione.

3 novembre - L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale rinvia al 1° gennaio 2022 l'adeguamento dei diritti portuali, previsto per il 1° gennaio 2021, compiendo un ulteriore e significativo sforzo a sostegno delle compagnie di navigazione, traghetti e passeggeri, fortemente penalizzate dal calo del traffico determinato dall'emergenza sanitaria. Attraverso il provvedimento, quindi, si lasciano inalterate per tutto il 2021 le misure applicate

nel 2020. Lo ha deliberato all'unanimità il Comitato di Gestione dell'Ente che ha inteso accogliere la proposta del presidente Ugo Patroni Griffi indirizzata a sostenere, in un periodo di forte crisi, il tessuto economico del cluster marittimo che opera nei cinque porti del sistema. Dopo i provvedimenti adottati nel mese di marzo che disponevano il rinvio del pagamento dei canoni e delle concessioni demaniali marittime, l'AdSP MAM vara nuove misure di sostegno in favore delle compagnie di navigazione, considerato che le limitazioni al traffico passeggeri via mare imposte per contrastare l'epidemia COVID-19



Notiziario Assoporti

Focus

hanno inciso negativamente sull'intero comparto. Da 8 mesi, ormai, stiamo affrontando la pandemia da Coronavirus, commenta il Presidente, un disastro che sta determinando effetti drammatici sul sistema economico globale, afflitto da una crisi senza precedenti. In questo momento più che mai, pertanto, ritengo sia indispensabile fare sistema e sostenere gli operatori, oggi particolarmente colpiti, che domani avranno l'arduo compito di riaccendere il motore per la ripresa del Paese. Il sostegno pubblico adeguato e rapido può contribuire ad attenuare le conseguenze della crisi e ad allentare le tensioni. I diritti portuali sono gli oneri, previsti dalle norme, a carico degli armatori per la fruizione degli spazi negli ambiti portuali e di tutti i servizi forniti. A breve, l'ordinanza n. 24 del 2-11-2020 sarà consultabile sul sito istituzionale dell'Ente .

Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale

Nulla da segnalare

Autorità Portuale di Gioia Tauro

Nulla da segnalare

Autorità Portuale dello Stretto

Nominato il nuovo Segretario Generale dell'AdSP dello Stretto

31 ottobre - Questa mattina, su proposta del Presidente Mario Mega, il Comitato di Gestione ha nominato il nuovo Segretario Generale dell'AdSP dello Stretto per il quadriennio 2020/2024.

[Nominato il Segretario Generale.pdf](#)

Autorità Portuale Regionale

Nulla da segnalare

UNIONE EUROPEA

Parlamento Europeo

Nulla da segnalare

Consiglio Europeo

Nulla da segnalare

Commissione Trasporti

4 novembre - [Exchange of views with the Executive Director of EMSA](#)

Commissione Ambiente, affari marittimi e pesca

Nulla da segnalare

Commissione Migrazione, affari interni e cittadinanza

Nulla da segnalare

Commissione Europea

Nulla da segnalare

REGIONI

DL Ristori 2: Bonaccini, confronto positivo, garantire velocità risorse

7 novembre - Il confronto odierno con il Governo è stato positivo e costruttivo, così il Presidente Stefano Bonaccini ha commentato l'esito della videoconferenza che si è tenuta oggi fra i Presidenti delle Regioni, i Ministri Boccia, Gualtieri, De Micheli e il Commissario Arcuri sul DL Ristori. Il Governo ha stanziato una quantità notevole di risorse per

ristorare le categorie economiche e i lavoratori che saranno colpiti dalle misure restrittive. Ora però è importante che le decisioni assunte siano correlate ad una velocità nelle erogazioni. Le Regioni hanno comunque assicurato la loro collaborazione per fare in modo che l'elenco dei codici Ateco sia il più completo possibile e che nessuna attività o categoria di lavoratori risulti esclusa. Positivo l'impegno assunto dal Governo e in particolare dalla Ministra De Micheli per l'aumento delle risorse disponibili per il Trasporto Pubblico locale, Nelle prossime ore i Presidenti e gli assessori ai trasporti delle Regioni torneranno ad incontrarsi con la Ministra per definire le modalità più celeri di utilizzo e per ragionare anche su nuovi modelli organizzativi che facciano trovare il Paese più preparato al momento della ripresa completa delle attività. Infine ha concluso Bonaccini - stiamo utilizzando il bando della Protezione Civile per il reclutamento di ulteriori medici e infermieri, abbiamo ricevuto gli elenchi e sono in corso verifiche ed assunzioni.

Pandemia: Regioni, inviato al Governo il parere sulla bozza di Dpcm

3 novembre - Il Presidente della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, Stefano Bonaccini ha trasmesso al Governo il parere sulla bozza di DPCM relativo alle ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19. La seconda ondata della pandemia si legge nel parere - sta colpendo in maniera generale tutto il territorio nazionale per questo le Regioni hanno ribadito la richiesta di univoche misure nazionali ed, in via integrativa, provvedimenti più restrittivi di livello regionale e locale. Nel provvedimento ci sono misure che destano forti perplessità e preoccupazione e che comprimono ruolo e compiti delle Regioni, attribuendo al Governo ogni scelta e decisione sulla base delle valutazioni svolte dagli organismi tecnici. Per questo motivo è indispensabile instaurare un contraddittorio per l'esame dei dati con i dipartimenti di prevenzione dei servizi sanitari regionali prima della adozione degli elenchi delle Regioni caratterizzate da scenari elevata o massima gravità. Secondo le Regioni, si legge sempre nel parere, Non appaiono chiare le procedure individuate e le tempistiche con le quali viene declassificato il livello di rischio. Per questo è importante che le regioni possano partecipare al percorso di analisi, anche per la ricaduta delle misure a livello regionale. Le Regioni chiedono poi che contestualmente all'emanazione del d.p.c.m., sia definito con un provvedimento di legge l'ammontare delle risorse, unitamente a modalità e tempi di erogazione delle stesse, con le quali si procede al



Notiziario Assoporti

Focus

ristoro delle attività economiche che hanno subito e subiscono limitazioni, sospensioni e/o chiusure. E con il medesimo provvedimento si sottolinea nel parere - è necessario introdurre meccanismi di sospensione dei tributi relativi agli anni fiscali 2020 e 2021 per le stesse attività economiche. Servono infine misure normative e adeguate risorse finanziarie per i necessari congedi parentali per tutti i lavoratori dipendenti, pubblici e privati, e misure economiche di conciliazione per i lavoratori autonomi. L'obiettivo deve essere quello conclude il documento - di dare certezze al fine di scongiurare un effetto depressivo e conseguenti problemi sociali, assicurando la contemporaneità delle misure di contenimento dell'epidemia con quelle di sostegno alle categorie economiche e sociali colpite.

Interporti: osservazioni sulla proposta di Legge Quadro in discussione alla Camera

4 novembre - Il 22 ottobre la Conferenza delle Regioni ha approvato un documento sulla proposta di Legge Quadro in materia di interporti (centri attrezzati per la raccolta e lo smistamento di merci trasportate su strada e su rotaia). Il testo (che si riporta di seguito integralmente) è stato poi illustrato nel corso dell'audizione che si è tenuta lo scorso 28 ottobre (vedi ["Regioni.it" del 29 ottobre](#)).

[Osservazioni sulla proposta di legge Legge Quadro in materia di interporti \(AC 1259\) documento per l'audizione del 28 ottobre](#)

- Premessa

La proposta di legge AC 1259 introduce una nuova disciplina quadro in materia di interporti, in sostituzione di quella attualmente contenuta nella legge 4 agosto 1990, n. 240 "Interventi dello Stato per la realizzazione di interporti finalizzati al trasporto merci ed in favore dell'intermodalità", di cui viene prevista la quasi totale abrogazione. Appare molto positivo e condivisibile l'aggiornamento di una normativa che risale a 30 anni fa, soprattutto alla luce di una serie di novità che hanno inciso fortemente sul sistema dei trasporti negli ultimi decenni, tra le quali l'evoluzione tecnologica, la sempre maggiore attenzione alle questioni relative alla sostenibilità ambientale e, soprattutto, la definizione ed implementazione delle reti TEN-T, la cui revisione è prevista per il 2021 e il cui sostegno, correttamente, è uno degli obiettivi della presente pdl (art. 1, comma 2, lett. c). Come evidenziato nel Piano strategico della portualità e della logistica, gli interporti sono strutture complesse, che si collocano al centro della supply-chain e che sono in grado di accogliere non solo imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature ecc.). All'art. 1, co. 4, lett. a) l'interporto è definito come il complesso organico di infrastrutture e servizi integrati di rilevanza nazionale gestito in forma imprenditoriale al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici, in ogni caso comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione. Tale definizione di interporto si avvicina maggiormente alla disciplina europea, in particolare alla definizione del Rail Road Terminal RRT, termine impiegato attualmente nel lessico della rete TEN-T e nel Reg. (UE) 1315/2013. Compare il criterio dell'unicità gestionale, che è requisito essenziale di un RRT, da non intendersi come unicità soggettiva: gestione da parte di un soggetto privato, un'impresa, eventualmente anche partecipata dal pubblico (parte della dottrina propende per il profilo pubblicistico e per la configurazione degli interporti come organismi di diritto pubblico), ma non necessariamente unitaria nella dimensione soggettiva, quanto piuttosto in quella funzionale, per cui sembra naturale la forma consortile. Inoltre, è attribuita rilevanza nazionale al complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici. - Osservazioni generali Rinvio alle richieste puntuali di modifica dei singoli articoli della proposta di legge, ivi allegata, si riportano in questa sezione alcune osservazioni di carattere generale sull'impianto della proposta, focalizzando l'attenzione sulle principali criticità. Riguardo gli interporti

attualmente esistenti, appare opportuno perseguire fin dalle definizioni una logica di differenziazione e rilevanza nella tipologia di interporti, anche al fine di indirizzare meglio eventuali fondi e politiche di sviluppo, specificando maggiormente cosa si intende per rilevanza nazionale' (art. 1, comma 2) e infrastrutture di preminente interesse nazionale' (art. 1, comma 5). Infatti, alcuni di essi sono caratterizzati da un alto grado di intermodalità, altri sono dedicati al trasporto su gomma; solo in alcuni casi i flussi di merci si possono considerare soddisfacenti e coerenti con le finalità definite dalla L. 240/90, mentre



Notiziario Assoporti

Focus

in altri la collocazione sul territorio non è connessa con l'attuale struttura del tessuto produttivo di cui i singoli interporti sono al servizio, con conseguenti diseconomie. Ai fini dell'individuazione dei nodi strategici dovrebbero essere considerati: la posizione geografica, includendo anche l'eventuale appartenenza ad una ZES (Zona Economica Speciale), la presenza di un forte sistema produttivo agricolo e industriale orientato all'esportazione, capace quindi di generare una domanda di trasporto significativa per le quantità movimentate, nonché di una dotazione infrastrutturale ottimale e di un alto grado di integrazione funzionale e gestionale con i sistemi portuali. Sicuramente dovrebbero essere considerati di rilevanza maggiore gli interporti rientranti tra quelli evidenziati nel Regolamento (UE) N. 1315/2013 come nodi europei. Altrettanto significativo ai fini della valutazione di strategicità appare l'inserimento degli interporti in una ZLS (Zone Logistiche Semplificate), che comportino una maggiore attrattività per aziende che vogliano fare anche del trasporto multimodale una propria priorità, prevedendo una semplificazione normativa e procedurale ad hoc. Riguardo l'individuazione di nuovi interporti, si ritiene che il principio guida debba essere, oltre che la rilevanza nazionale e la compatibilità delle proposte di nuovo insediamento con le pianificazioni e programmazioni regionali, la coerenza con l'effettiva domanda di trasporto e l'integrazione con la rete esistente, adeguatamente potenziata dove necessario, evitando l'over-supply laddove la logistica non necessiti di nuovi poli. Su questo punto si rinvia alle richieste puntuali di cui all'allegato, relative all'art. 1, co. 2 (richiesta di considerare anche la domanda di trasporto, essenziale per il perseguimento delle finalità ambientali e trasportistiche) e all'art. 3 co. 2 (nuova lett. g-ter). Elemento cardine per la definizione e l'attuazione delle strategie di sviluppo dell'interporto, per la sua gestione ambientale e della sicurezza è il soggetto gestore, del quale, tuttavia, manca del tutto una definizione. Eppure la natura giuridica del soggetto gestore e le modalità di gestione degli interporti sono argomenti decisamente delicati, trattandosi di bilanciare la necessità di gestire in maniera economicamente efficiente un'infrastruttura e di garantire, al contempo, una funzione intermodale fondamentale a supporto della sostenibilità del settore dei trasporti. Occorre, quindi, che sia assicurato, da parte del soggetto gestore, il perseguimento dell'interesse pubblico, garantendo il rispetto dell'effettuazione dell'intermodalità attraverso, ad esempio, un monitoraggio a posteriori. Inoltre, la natura giuridica dei soggetti gestori di interporti deve essere raccordata con la realtà esistente (società private, società a partecipazione pubblica, consorzi, ecc): non si tiene adeguatamente conto, infatti, della complessità soggettiva dei singoli interporti, la maggior parte dei quali sono a partecipazione pubblica, introducendo incertezza circa il regime normativo da applicare (es. d. lgs. n. 175/2016 in tema di società pubbliche) o anche la necessità di dismissioni di capitale. Non è chiaro neanche chi siano gli enti pubblici concedenti che costituiscono il diritto di superficie e chi siano i soggetti gestori già convenzionati con il MIT. Riguardo la visione generale e la programmazione degli interporti di cui alla presente proposta di legge, si segnala preliminarmente che, se la presenza di efficienti nodi intermodali, cioè infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione tra le reti, è un'esigenza fondamentale per sostenere la crescita e la competitività di un Paese, appare limitativo, anche ai fini di un finanziamento pubblico della loro realizzazione o potenziamento, prendere in considerazione solo i porti e interporti, rigidamente definiti come complesso non scindibile di strutture e servizi comprendente sia uno scalo ferroviario idoneo a formare treni completi, sia aree con immobili dedicati a funzioni logistiche. Accanto agli interporti, infatti, esistono altre tipologie di infrastrutture logistiche, in gran parte gestite da operatori privati che fanno riferimento a scali ferroviari esistenti o che si collocano su aree interamente private (entri intermodali, centri merci, autoporti o piattaforme logistiche in senso lato). Se si guarda al complesso dei traffici intermodali (quelli da favorire perché implicano il ricorso al treno sulle lunghe distanze, con benefici di riduzione dell'inquinamento, della congestione e dell'incidentalità), è di tutta evidenza che una quota molto rilevante di tali traffici in Italia è resa possibile da una ricca offerta di infrastrutture diverse dagli interporti, dove effettuare le operazioni di interscambio tra camion e treno: i

terminal intermodali, costituiti da binari e piazzali attrezzati per le operazioni di trasbordo delle unità di carico intermodali casse mobili, semirimorchi, container. Pertanto anche i semplici terminal intermodali, in quanto infrastrutture che sviluppano l'intermodalità, rispondono alle finalità della legge e dovrebbero perciò essere presi in considerazione



Notiziario Assoporti

Focus

come beneficiari di aiuti statali alla loro realizzazione e al loro potenziamento, alla stessa stregua degli interporti. Appare opportuno, inoltre, che lo sviluppo della logistica integrata e dell'intermodalità in Italia debba passare anche attraverso lo sviluppo di infrastrutture sempre più integrate, dotate di idonee strutture per immagazzinare, lavorare e ridistribuire le diverse merci, in grado di sviluppare traffici intermodali e fungendo da anello di congiunzione fra industria e servizi, riconoscendone altresì la valenza di infrastrutture di pubblico interesse. Più in generale, è auspicabile un intervento organico inteso a razionalizzare tutti gli aspetti legati all'intermodalità e alla logistica, definendo il disegno della rete infrastrutturale integrata portante del sistema intermodale e logistico (linee, nodi di tutte le modalità e connessioni) di rilevanza internazionale e nazionale, in coerenza con il Piano Strategico nazionale della portualità e della Logistica, integrata da una rete di impianti minori o ad elevata specializzazione, senza escludere la necessità di contrastare la proliferazione degli impianti inutili, come già accennato sopra, e di recuperare invece i fabbisogni arretrati di alcune principali aree del Paese. A questo fine dovrebbe essere dedicato il nuovo strumento di pianificazione nazionale, introdotto all'art. 2, il Piano generale per l'intermodalità. Tuttavia, non sono definiti né contenuti, né finalità e strumenti attuativi di tale piano in una visione complessiva dei problemi di intermodalità: il Piano finisce così con l'apparire non tanto uno strumento di pianificazione territoriale, ma un programma contenente un elenco di opere strategiche di prevalente rilevanza nazionale, al pari di quanto previsto dalla c.d. legge obiettivo. Si segnala che, in entrambi i casi, non è comprensibile il mancato coinvolgimento delle Regioni, trattandosi di materia di competenza concorrente: si chiede che l'approvazione del Piano sia sottoposta all'intesa della Conferenza Stato-Regioni e Province autonome, così come appare doveroso acquisire l'intesa in caso di individuazione dei nuovi interporti e almeno il parere della stessa in relazione alla ricognizione degli interporti già esistenti e in corso di realizzazione. Un Piano dell'intermodalità che riordini gli interporti e le piattaforme logistiche dovrebbe riordinare le competenze in materia di pianificazione, assegnando allo Stato il compito di definire i terminali strategici funzionali ai corridoi europei e i requisiti delle piattaforme logistiche su base sovregionale, a garanzia di un approccio nazionale omogeneo e di un'azione geopolitica integrata per il settore della logistica e della portualità, dando valore al sistema complessivo della rete nazionale delle infrastrutture logistiche rispetto a possibili istanze localistiche, prive di un reale interesse nazionale. Si suggerisce, infine, la valutazione di un altro aspetto qui non citato: la funzione di supporto alla distribuzione urbana di ultimo miglio. In conclusione, si segnala che non esiste alcuna forma di controllo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si presenta solo come finanziatore delle opere interportuali senza alcun controllo sulla gestione dei servizi e della concessione rispetto all'interesse nazionale perseguito, proponendo almeno di prevedere un'attività di monitoraggio a garanzia del rispetto delle finalità della legge.

EVENTI

Nulla da segnalare