



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 09 gennaio 2021**



Prime Pagine

09/01/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 09/01/2021	8
09/01/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 09/01/2021	9
09/01/2021	Il Giornale Prima pagina del 09/01/2021	10
09/01/2021	Il Giorno Prima pagina del 09/01/2021	11
09/01/2021	Il Manifesto Prima pagina del 09/01/2021	12
09/01/2021	Il Mattino Prima pagina del 09/01/2021	13
09/01/2021	Il Messaggero Prima pagina del 09/01/2021	14
09/01/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 09/01/2021	15
09/01/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 09/01/2021	16
09/01/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 09/01/2021	17
09/01/2021	Il Tempo Prima pagina del 09/01/2021	18
09/01/2021	Italia Oggi Prima pagina del 09/01/2021	19
09/01/2021	La Nazione Prima pagina del 09/01/2021	20
09/01/2021	La Repubblica Prima pagina del 09/01/2021	21
09/01/2021	La Stampa Prima pagina del 09/01/2021	22
09/01/2021	Milano Finanza Prima pagina del 09/01/2021	23

Primo Piano

08/01/2021	Ansa Vaccini: Assopporti, inserire portuali in categorie 'essenziali'	24
08/01/2021	Corriere Marittimo Assopporti, vaccinare i lavoratori dei porti è prioritario	25
08/01/2021	FerPress Assopporti ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente	26
08/01/2021	Informare Assopporti chiede che i lavoratori dei porti siano inseriti tra le categorie da vaccinare prioritariamente	27

08/01/2021	Informatore Navale		28
ASSOPORTI CHIEDE LA VACCINAZIONE PRIORITARIA PER I LAVORATORI DEI PORTI			
09/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 3	29
Assoporti chiede la vaccinazione prioritaria anche per i lavoratori portuali ed il personale delle Authority			
08/01/2021	La Provincia di Civitavecchia		30
Assoporti chiede la vaccinazione prioritaria anche per i lavoratori portuali ed il personale delle Authority 97574752			
08/01/2021	centumcellae.it		31
Assoporti chiede la vaccinazione prioritaria per i lavoratori dei porti			
08/01/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	32
Vaccini prioritari ai lavoratori portuali			
08/01/2021	portoravennanews.com		33
Assoporti, vaccinare prioritariamente anche i lavoratori portuali			

Trieste

08/01/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	34
HHLA perfeziona l' acquisizione del terminal PLT nel porto di Trieste			

Genova, Voltri

09/01/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 10	35
Il Mit finanzierà la diga di Genova			
09/01/2021	Avvenire	Pagina 12	36
La sfida di Genova: una nuova diga foranea per il porto			FABIO CANESSA
09/01/2021	Il Giornale del Piemonte e della Liguria	Pagina 13	37
Presentata la nuova diga Il governo ha già dubbi			
09/01/2021	Il Secolo XIX	Pagina 12	39
Diga di Genova, tre progetti in lizza Otto anni di lavori			SIMONE GALLOTTI
09/01/2021	Il Secolo XIX	Pagina 13	40
Al via il dibattito pubblico Bucci: 'Sopra forse un tram			FRANCESCO MARGIOCCO
09/01/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6	41
Diga del porto, il via con il dibattito "Non solo difesa, produrrà energia"			
09/01/2021	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 6	43
"Facciamo come Annibale" De Micheli fra storia e futuro			
08/01/2021	Ansa		44
Porto Genova: De Micheli, per diga non solo fondi Recovery			
08/01/2021	Ansa		45
Porti: tasse Ue; De Micheli, Faremo ricorso a Corte Europea			
08/01/2021	Ansa		46
Nuova diga Genova da 1 mld, parte il dibattito pubblico			
08/01/2021	BizJournal Liguria		47
Nuova Diga Foranea, al via domani il dibattito pubblico sulle tre opzioni: ecco come partecipare			
08/01/2021	Genova24		49
L' idea di Bucci: "Un tram sulla nuova diga del porto". De Micheli: "Pronti ad aumentare i fondi"			
08/01/2021	Italpress	nodered	51
Toti "Nuova diga serve per rendere competitivo il porto di Genova"			
08/01/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	52
Diga foranea Genova: via al dibattito pubblico			
08/01/2021	PrimoCanale.it		53
Nuova diga, aperto il 'debat public'. Le istituzioni: "Momento storico"			

08/01/2021	Sea Reporter	Porto di Genova, prende il via il dibattito pubblico per la realizzazione della nuova diga foranea	54
08/01/2021	Sea Reporter	Scheda sull' opera: la nuova diga foranea di Genova	55
08/01/2021	Ship Mag	La nuova diga di Genova pronta nel 2026. Tutte le ipotesi in campo / Gallery	58
08/01/2021	Shipping Italy	Nuova diga di Genova: l'analisi costi benefici si è scordata i terminal container di Prà e Vado Ligure	60
08/01/2021	Shipping Italy	Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova. La Capitaneria ha già scelto la migliore	62
09/01/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1	Msc e Costa annullano le crociere post-festive	63
09/01/2021	La Gazzetta Marittima	Costa riprende il programma in Italia con Costa Deliziosa	64

La Spezia

09/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	L.IV. «Discontinuità ai vertici dell' ente di via del Molo»	65
09/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	LAURA IVANI «Su Contship lanciati l' allarme già un anno fa non vorrei che la pandemia fosse una scusa»	66
09/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	L.IV. In Lscst ancora cassa integrazione «Si continua per 11 settimane»	68
09/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	L.IV. Medusei incontra il presidente di Authority	69
09/01/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 47	«Serve una crescita armonica fra territorio e aree portuali»	70
08/01/2021	Ansa	Medusei vede Sommariva, su tavolo rapporti città-porto	71
08/01/2021	Ansa	Porti: Spezia; pres. Sommariva, positivo dialogo istituzioni	72
08/01/2021	BizJournal Liguria	La Spezia, primo incontro tra il sindaco Peracchini e il presidente dell' Adsp Sommariva	73
08/01/2021	Citta della Spezia	Medusei incontra Sommariva, nuovo presidente dell'Authority di Spezia e Marina di Carrara	74
08/01/2021	Citta della Spezia	Sommariva, nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale, in visita a Palazzo civico	75
08/01/2021	Citta della Spezia	Evviva: discontinuità all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale	76
08/01/2021	FerPress	La Spezia: Sindaco incontra nuovo Presidente Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Sommariva	77
08/01/2021	Ship Mag	Italia contro Ue, Sommariva: Authority spezzina pronta a proporre un intervento ad adiuvandum	78
09/01/2021	La Gazzetta Marittima	Laghezza SpA in crescita	79

Marina di Carrara

09/01/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 19	Forza Italia: non si vive di solo turismo perciò il porto va difeso	80
------------	-------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------	----

Livorno

09/01/2021	La Gazzetta Marittima	82
Nove mesi di crisi dura		

Piombino, Isola d' Elba

08/01/2021	Corriere Marittimo	83
Porti elbani, Rio Marina e Cavo- L'Authority traccia gli interventi di riqualificazione		
09/01/2021	La Gazzetta Marittima	84
Piombino verso il suo marina		
08/01/2021	Informazioni Marittime	85
Rio Marina e Cavo, focus sulla riqualificazione dei porti		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

09/01/2021	Corriere Adriatico Pagina 13	86
Il rebus presidenza Ap sull' asse Roma-Ancona		
09/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 38	87
«Nonostante la crisi lo scalo lavora bene»		
09/01/2021	Corriere Adriatico Pagina 13	88
«Il nuovo Mercato ittico sarà un motore di sviluppo»		
09/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 38	89
Ristorante e open bar, rinasce il Mercato Ittico		
08/01/2021	Ansa	90
Porti: Ancona,nuovo mercato ittico sostenibile e 'turistico'		
08/01/2021	FerPress	91
Porto di Ancona: approvato progetto di ristrutturazione mercato ittico. Investimento da 3,5 milioni		
08/01/2021	Informatore Navale	93
PORTO DI ANCONA: APPROVATO PROGETTO RISTRUTTURAZIONE MERCATO ITTICO		
08/01/2021	Messaggero Marittimo	96
Ristrutturazione mercato ittico porto di Ancona		
09/01/2021	La Gazzetta Marittima	98
Il Pelikan pesca plastica di 50 anni		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

09/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	99
Il primo scalo del cargo per la Libia		
09/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	100
Msc e Costa ritentano: a fine mese partono le nuove crociere		
09/01/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 2	101
Più di venti le candidature		
08/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	102
Comitato di gestione: chiuso l' avviso pubblico del Pincio Più di venti le candidature		

08/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	103
	Operai di Ati al lavoro Al via la pulizia delle banchine	
09/01/2021	La Gazzetta Marittima	104
	Nuova linea Ro/Ro Civitavecchia-Libia	

Napoli

08/01/2021	FerPress	105
	Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): critiche, pareri e consigli per un Piano attuabile	

Salerno

09/01/2021	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 23	<i>Diletta Turco</i> 106
	Porto commerciale, l' export resiste	
08/01/2021	Informazioni Marittime	108
	Salerno, Sct rafforza i collegamenti mediterranei	

Bari

08/01/2021	Il Nautilus	<i>Scritto da Redazione</i> 110
	L' AdSPMAM prevede in bilancio somme destinate ad implementare l' accoglienza ed efficientare i controlli di security e doganali	

Brindisi

09/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	111
	Porto, arrivano stanziamenti per l' accoglienza e la sicurezza	
09/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	113
	Deposito di gas naturale Rossi convoca Edison	
09/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	115
	Nuovi terminal e parcheggi nel bilancio dell' Authority	
09/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	116
	Scalo ferroviario di Surbo «Rilancio utile a Brindisi e alla crescita del porto»	
09/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	117
	«Dal Salento merci fino al nord Europa Rete per le attività di import-export»	
08/01/2021	Shipping Italy	119
	Nuova location per il deposito Gnl a Brindisi: operatori portuali soddisfatti	
08/01/2021	Brindisi Report	120
	Autorità di sistema portuale: nel bilancio di previsione interventi per il porto	
08/01/2021	Informazioni Marittime	121
	Porto di Brindisi, nel bilancio 2021 somme per accoglienza e security	
08/01/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> 122
	Brindisi rafforza l'accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo	
08/01/2021	Puglia Live	123
	Porto di Brindisi: l' AdSPMAM prevede in bilancio somme destinate ad implementare l' accoglienza	

Cagliari

09/01/2021	L'Unione Sarda Pagina 20	124
	Livorno-Cagliari, navi in concorrenza	

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

09/01/2021 **Gazzetta del Sud** Pagina 20 125
Lo sviluppo dello Stretto in sette mosse Legame a doppio filo col Recovery Plan

Palermo, Termini Imerese

09/01/2021 **Il Sole 24 Ore** Pagina 4 127
Cantieri, 50 miliardi di Recovery ma sui commissari tempi lunghi

Focus

09/01/2021 **Libero** Pagina 15 128
No alla tassa Ue sui porti

08/01/2021 **Corriere Marittimo** 129
De Micheli: "Sì alla sostituzione flotte, no nel Recovery, ma con risorse nazionali"

08/01/2021 **Corriere Marittimo** 130
Tassazione porti, De Micheli: «Faremo ricorso alla Corte Europea»

08/01/2021 **Ship Mag** 131
Tasse Ue, Bianchi (PD): Ottima notizia il ricorso italiano contro Bruxelles

08/01/2021 **Ship Mag** 132
Stretta UE sui porti, De Micheli: Faremo ricorso. Aiuti alla flotta? Li mettiamo noi

08/01/2021 **Shipping Italy** 133
De Micheli: Ricorso alla Corte Ue sulla tassazione ai porti e avanti con il rinnovo flotte

09/01/2021 **Bollettino Avvisatore Marittimo** Pagina 1 134
Marittimi, Cina e Italia uniformano i certificati

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

Prolife®
INTEGRATORI DI FERMENTI
LATTICI VIVI



L'annuncio di via Solferino
Lo scrittore Saviano
nuova firma del Corriere
di **Antonio Castaldo**
a pagina 21



Il libro
Bartali salvò gli ebrei?
«Una storia inventata»
La replica: ci sono le prove
di **Gian Antonio Stella**
alle pagine 38 e 39

Prolife®
D 1000
VITAMINA D a sostegno
del sistema immunitario

Partiti e strappi

QUEI GIOCHI TATTICI DI TROPPO

di Paolo Mieli

Se l'attuale (latente) crisi di governo ha un pregio, esso è dato dal fatto che stavolta anche a sinistra ci si comincia a porre qualche domanda circa l'opportunità di proseguire lungo gli impervi sentieri di questa scombinata legislatura. E ci si comincia ad interrogare sulla convenienza di affidarsi a governi come quelli partiti dalle Camere elette nel 2018. Tanto più che mai come in questi giorni è stato evidente che l'unico magnete per la maggioranza (forse anche per l'opposizione) è costituito dal desiderio della maggior parte dei deputati e dei senatori di tenersi stretto il proprio seggio. A maggior ragione dopo il taglio dei parlamentari che, per ognuno dei suddetti deputati e senatori, ha reso oltremodo incerte le prospettive di rielezione. Tutto ciò è un male, affermano due autorevolissimi ex parlamentari ultranovantenni, il comunista Emanuele Macaluso e il socialista Rino Formica. Quest'ultimo ha sostenuto (con Daniela Preziosi su *Domani*) che, in una situazione come quella che si è venuta a creare, le elezioni dovrebbero essere addirittura «un obbligo». Invece ci si avvia, per la prima volta nella storia dell'Italia repubblicana, a scegliere il prossimo capo dello Stato in condizioni «pur ineccepibili sotto il profilo costituzionale» — di eccezionale quanto evidente fragilità.

continua a pagina 32

GIANNELLI



Tensioni durante il vertice di maggioranza Irenziani: questo governo è al capolinea

INTERVISTA CON BRUNETTA
«Il Recovery va presentato in Parlamento»

di Paola Di Caro

Chi voterà il Recovery, dice Brunetta, «potrà formare un nuovo governo. I responsabili? Non servono».

a pagina 12

di Marco Galluzzo

L'obiettivo era quello di trovare un accordo tra i partiti di maggioranza sul piano europeo di ripresa. Ma il vertice di ieri è stato carico di tensioni. Per l'Italia viva «il governo è al capolinea». Si contesta al premier Giuseppe Conte e al ministro all'Economia Roberto Gualtieri di aver condonato solo 13 pagine di sintesi del Recovery plan. Il Pd: «Ave-te messo paletti su tutto».

da pagina 12 a pagina 15

SETTEGIORNI

di Francesco Verderami

Un weekend a rischio crisi

Ormai nella maggioranza nessuno si fida più di nessuno. Non solo Conte e Renzi, che neppure si parlano, siccome il primo insegue da tre giorni il secondo che si nega persino al cellulare. Qualche sinistro scricchiolio si avverte anche nei rapporti tra il premier e gli altri suoi alleati.

continua a pagina 13

Nel Regno Unito 1.325 morti, in Germania 1.188. In Italia aumenta l'indice di contagio, cinque regioni in fascia arancione

Europa, il virus riprende a correre

Speranza: «Secondi nella Ue per numero di vaccini, stiamo recuperando. Ma mancano le dosi»

La crisi negli Usa Pelosi: toglietegli i codici per l'attacco nucleare



Trump: non andrò al giuramento Biden: meglio

di Massimo Gaggi e Giuseppe Sarcina

Donald Trump non andrà al giuramento di Joe Biden. «È una buona cosa» ha commentato il presidente eletto, Nancy Pelosi: pronti a far partire l'impeachment.

da pagina 8 a pagina 11

LE VOCI DELL'ESTREMA DESTRA

Le milizie deluse dal leader: ha acceso il fuoco ed è sparito

di Viviana Mazza

a pagina 9

LA LETTERA

«La violenza va condannata ma preferisco sempre Donald»

di Giorgia Meloni

a pagina 11

di Monica Guerzoni e Fiorenza Sarzanini

Il virus torna a correre in tutta Europa e cresce il timore per il numero delle vittime. Nel Regno Unito 1.325 morti in 24 ore, in Germania 1.188. L'indice di contagio risale anche in Italia a 1,03. Da lunedì cinque regioni passano nella fascia arancione: Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna, Calabria e Sicilia. Dopo la falsa partenza delle vaccinazioni l'Italia recupera ed è seconda in Unione europea per numero di immunizzazioni: siamo quasi a 500 mila. L'allarme del ministro della Salute Roberto Speranza: «Mancano le dosi».

da pagina 2 a pagina 7

LA CASSAZIONE: PROCESSO DA RIFARE

Strage di Viareggio, reati prescritti L'ira dei parenti

di Marco Gasperetti

La Cassazione ribalta la sentenza sulla strage di Viareggio. Cade un'aggravante e il reato di omicidio colposo va in prescrizione. Ma ci sarà anche un nuovo processo d'Appello per disastro ferroviario per gli ex ad di Ferrovie e di Rfi, Mauro Moretti e Michele Mario Elia. I familiari delle 32 vittime: «L'uccisi di nuovo».

alle pagine 18 e 19 Baccaro, Bruno

GIANLUCA DI MARZIO
GRAND HOTEL CALCIOMERCATO
Tutti i segreti del mercato più pazzo del mondo
in libreria CAIRO

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Ehi, Jake (sono due giorni che parlo da solo con la foto dello sciamano cornuto delle Trumptruppen), stavo pensando questo. Per trent'anni noi italiani siamo stati dipinti come un pericolo pubblico mondiale: la Lega, il Silvio, il Grillo che avrebbe aperto il Parlamento come una scatola di tonno. Ma alla fine nessuno ha mai rotto un vetro e la scatola ha inghiottito tutti senza tonno ferire. D'accordo: le ampolle, le felpie, i paroloni, le parolacce, i troppi mojito e i pochi congiuntivi. Però le uniche minacce all'ordine costituito le hanno portate quei quattro scappati di casa che scalarono il campanile di San Marco come se fossero stati sul set di «Amici miei», e i berluscones che assaltarono il tribunale nel «Caimano» (ma quello era veramente un set). Mi

Orgoglio Italiano 2

guardo intorno, Jake, e vedo gli inglesi che si strappano di dosso l'Europa, i francesi imbucati nei Gilet Gialli, e tu e i ragazzi del complotto accanto che invadete il Congresso degli Stati Uniti. Mentre noi abbiamo un premier, Giushappy Conte, che ad ascoltarlo fa lo stesso effetto di una tisana di verberna, un uomo forte della maggioranza, Zingaretti, detto Nick lo Squagliatore, e un'opposizione che torna ad accucciarsi all'ombra del Silvio versione Nonno della Patria. Ormai il massimo brivido eversivo sono le interviste di Renzi. Siamo un modello di moderazione, caro Jake. O forse aveva ragione Montanelli quando diceva che da noi persino i più scalmanati farebbero la rivoluzione solo d'accordo con i carabinieri.

CIRO FERRARA
HO VISTO
DIEGO
E DICO O VERO
PASTAZIONE PASTAZIONE
DIEGO ARMANDO MARADONA
in libreria CAIRO

101 09
9 7711 20 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 CD Milano



Covid: l'indice Rt risale sopra 1 e 5 Regioni tornano arancioni. Ma la pandemia in Germania e in Gran Bretagna è fuori controllo. Cerchiamo di non finire così



Sabato 9 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 8
 Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 9,70 con il libro "Afghanistan"
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

DOPO L'ASSALTO-GOLPE

Pelosi vs. Trump: "Levargli almeno i codici nucleari"



◉ GRAMAGLIA, IACCARINO E PROVENZANI A PAG. 16 - 17

IL MEGA-CONSULENTE

Super-Bertolaso sparito e scaricato pure in Umbria

◉ SALVINI A PAG. 4 - 5

LA LOBBY DEL DIGITALE

WebTax, gli Usa minacciano dazi anche all'Italia

◉ PALOMBI A PAG. 14

LA NUOVA SENTENZA

"Bologna, strage di Stato in onore del Terzo Reich"

◉ BARBACETTO E BUONO A PAG. 15

» CACCIATO E STANCO

Salvate il soldato Gallera: 7 idee per il riciclaggio

» Selvaggia Lucarelli

Spero sarete tutti d'accordo con me nel comprendere l'urgenza assoluta di trovare un'attività per Giulio Gallera, qualcosa che vada a colmare immediatamente il vuoto delle sue giornate dopo la rimozione dalla giunta lombarda. È infatti evidente che, come accade per i bambini ancora poco coscienti di sé e delle proprie azioni, l'affidargli qualcosa da fare riduce al minimo il suo indice di pericolosità.
 SEGUE A PAG. 6



SOLITA CASSAZIONE Guariniello: "Impunità per le imprese"

Viareggio, la strage cancellata dalla prescrizione-vergogna

■ La Corte annulla tutte le condanne confermate in primo e secondo grado. Così le accuse per omicidio colposo sono prescritte (Moretti però rinuncia). Rimane il disastro ferroviario



◉ CASELLI E GRASSO A PAG. 8 - 9

Trampusconi

» Marco Travaglio

Vedendo Trump che grida ai brogli e non riconosce la vittoria di Biden, a B. è venuto in mente qualcuno, ma senza ricordare chi. E, nel dubbio, ha inviato un articolo al *Giornale di famiglia* per dire che certe cose non si fanno: "È la fine peggiore. Noi liberali siamo un'altra cosa. Il voto va rispettato. Trump ha minato la democrazia Usa" per "non aver riconosciuto la vittoria di Biden". Figurarsi la delusione di Trump, che ha copiato tutto da lui. Il quale, in 27 anni di malavita politica, non ha mai riconosciuto una sola vittoria avversaria, gridando regolarmente ai brogli. Se i suoi fan più pittoreschi non hanno mai invaso il Parlamento, è solo perché i stipendiati lui nei suoi giornali e tv. Invece il resto della stampa se la prende con Salvini&Meloni (che hanno tanti difetti, ma non hanno mai negato la legittimità delle vittorie altrui). Nel 1994 B. vince: quindi elezioni regolari. Ma un anno dopo perde le Amministrative, ergo non vale: "La gente si è sbagliata, erano giusti gli exit-poll che mi davano vincente" (26.4.95). Nel '96 stravince l'Ulivo di Prodi e lui strilla allo scippo: "Nel '96 ci hanno tolto 1 milione e 705 mila schede" (6.4.2000). Anzi "1 milione e 171 mila schede" (14.4.2001).

IL PROVOCATORE RIESUMA IL MES E PURE IL PONTE SULLO STRETTO

Renzi ha rotto ASSIST DI URSULA A CONTE



IL DUELLO FINALE
 IL PREMIER CONVOCA I 4 PARTITI SUL RECOVERY PLAN: "BASTA RITARDI". VON DER LEYEN PLAUDE: "IL NEGOZIATO È MOLTO BUONO". MA IV INVENTA PRETESTI PER LITIGARE

◉ DE CAROLIS, GIARELLI E MARRA A PAG. 2 - 3

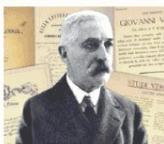
LE NOSTRE FIRME

- De Zulueta Il marziano e la crisi a pag. 11 • Ranieri Dietro l'attacco a pag. 18
- Lillo E se accadesse da noi? a pag. 11 • Valentini Rep senza memoria a pag. 11

LETTERE, FOTO, RACCONTI

I Malavoglia e altri inediti di Verga ancora sequestrati

◉ BISBIGLIA A PAG. 19



CHE C'È DI BELLO

Commedia su Fauci, il Lupin di colore e l'eterna Highsmith

◉ DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Salvini con la mascherina di Borsellino. Per dimostrare che davanti ai magistrati lui chiude sempre la bocca

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

SEGUE A PAGINA 24





il Giornale



SABATO 9 GENNAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 7 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 2532-4071 | Giornale (ed. nazionale)

USA NEL CAOS

Impeachment per Trump Ora Biden frena

■ A undici giorni dall'insediamento di Joe Biden alla Casa Bianca, con l'America ancora sotto choc per l'incredibile assalto al Congresso da parte dei seguaci più fanatici del presidente uscente, i vertici del Democrat premono per la cacciata di Donald Trump. Ma Biden ha detto di no.

Biloslavo, Fabbri e Guzzanti alle pagine 14-15

LA LEZIONE ALL'ITALIA PACE, NON VENDETTA

di Vittorio Macioce

Joe Biden ha vinto e davanti a sé ha un'America in frantumi. È da qui che comincia la sua avventura e non è per nulla facile. C'è un Paese troppo grande spaccato, dove gli uni non riconoscono gli altri e all'interno di ogni pezzo ci sono diffidenze, rabbie e rancori antichi. E *pluribus unum*. Il motto inciso sullo stemma degli Stati Uniti non significa più nulla. Non scorre il sangue della guerra civile. Non ci sono unionisti contro confederati. Non ci sono le due bandiere e il generale Sherman che mette a ferro e fuoco Atlanta, ma la democrazia americana sta vivendo una delle ore più difficili. Toccherà ora a Biden rimettere a posto le cose. È il tempo della pacificazione. La domanda è: come fare?

Ci sono due strade. La tentazione di un pezzo del Partito Democratico è di non dare quartiere a Trump. Va punito, scamificato, demonizzato e poi dimenticato. A suggerire le loro mosse è lo spirito della vendetta. Non per come ha perso, neppure per i suoi quattro anni di governo, ma per come ha vinto e per quello che incarna. Trump è l'America che una certa America non vuole né vedere né sentire. Non importa che siano tanti o pochi. Non devono essere più contattati. È una visione a cui si può dare il volto di Nancy Pelosi e di chi vuole internare il presidente sconfitto, togliergli al più presto il controllo delle armi nucleari e punirlo come traditore o affine. Non basta la vittoria politica. Serve una lezione morale. Su Trump deve cadere la spada della giustizia.

Il presidente Biden non condivide lo stesso pensiero. Non vuole giudicare Trump. Non evoca i tribunali. Sa che l'America non può permetterselo. Se si vuole davvero la pacificazione, la giustizia (...)

segue a pagina 15

GOVERNO IN CRISI

Conte al capolinea

Renzi pronto a ritirare le sue ministre, il Pd lo mette con le spalle al muro: al voto. E il premier cerca responsabili

LOMBARDIA, MORATTI VA ALLA SALUTE

■ Il Pd prova a tagliare i ponti alle spalle di Matteo Renzi. Non è più il tempo di giocare a scacchi. Basta richieste, ricatti, teorie sui rimpasti, minacce e ultimatum a raffica. Il messaggio in codice è: vuoi far cadere il governo? Fallo e preparati per le elezioni. E mentre Nicola Zingaretti e company cercano di non impazzire dietro ai capricci di Matteo e al suo consenso ipotetico che non supera il 3 per cento, c'è un premier disperato che va a caccia di «Responsabili» per restare sulla poltrona di Palazzo Chigi. Non senza la suggestione di un partito personale che servirebbe ai grillini dissidenti per disinnescare la trappola dei due mandati.

servizi da pagina 2 a pagina 5

ANCHE LA LOMBARDIA TORNA ARANCIONE

Contagi, allarme in 5 regioni Vaccinati a quota 500mila

Francesca Angeli e Patricia Tagliaferri

alle pagine 10-11



SPERANZE Le vaccinazioni in Italia procedono spedite

NUOVO ALLARME

Così un cavillo sull'Isee rischia di far saltare i conti

Felice Manti

■ C'è un'altra grana che rischia di far saltare in aria i conti pubblici: è il calcolo dell'Isee 2021. Nei moduli che i Caf e i commercialisti stanno mandando ai contribuenti c'è scritto che il calcolo si baserà sui dati 2019. Ma c'è una norma che dà la possibilità di aggiornare i dati al 2020, allargando a dismisura la platea dei possibili beneficiari di bonus e rottamazione delle cartelle. Mettendo a rischio i conti pubblici.

con Signorini a pagina 6



di Nicola Porro
Zuppa di Porro
Che danni negare il liberismo nella lotta al virus

a pagina 8

NEL 2009 ALLA STAZIONE MORIRONO 32 PERSONE

Nuova sentenza su Viareggio Strage senza colpevoli

Luca Fazzo

■ Sono stati dichiarati prescritti gli omicidi colposi per la strage di Viareggio, l'incidente ferroviario avvenuto il 29 giugno 2009 in cui morirono 32 persone. La sentenza choc della Cassazione non riconosce nemmeno l'aggravante dell'infortunio sul lavoro. Per l'ex manager di Fs e Rfi, Mauro Moretti, ci sarà un processo di appello bis ma solo per «disastro colposo». La delusione dei parenti delle vittime: «Sono morti due volte».

a pagina 17

GIUSTIZIA MALATA

Altro che tanko finisce in farsa il processo ai «Serenissimi»
di Carlo Lottieri

a pagina 9

LEADER LEGHISTA ALLA SBARRA PER SEQUESTRO DI PERSONA A PALERMO

Open Arms, Salvini: «Potrei beccarmi 15 anni»

Giannini a pagina 8

LA REGINA COMPRA I DIRITTI DI 24MILA BRANI

Elisabetta II si dà alla musica

di Giorgio Coluccia

La musica è di casa a Buckingham Palace. Che sia a tutto volume, o meno, dipende dalle situazioni. Lo scorso 5 aprile, in un toccante discorso al Regno in piena pandemia, la Regina Elisabetta concluse con un non casuale *We'll meet again*, ci incontreremo di nuovo. Un augurio, una speranza, ma anche un rimando all'omonimo brano di Dame Vera Lynn, salito alla ribalta durante la Seconda (...)

segue a pagina 18

ANCHE UBER RINUNCIA ALLE AUTO CHE SI GUIDANO DA SOLE

Robot senza etica (né patente)

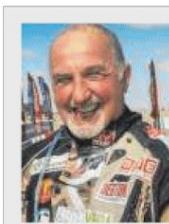
di Marco Lombardo

L'INTERVISTA Franco Picco

Anche la Dakar ha il suo nonnetto
«Chi ripara la moto? Faccio tutto da solo»

Maria Guidotti

a pagina 37



Non è che siamo troppo stupidi. È che siamo molto complicati. Siamo un'equazione difficile da risolvere per la macchina più intelligente del mondo, l'Uomo. Figurarsi se la macchina ha quattro ruote e troppe strade da prendere per scegliere cosa è meglio per noi. La notizia è che Uber, la compagnia nata per costruire la mobilità del futuro, ha deciso di vendere la sua divisione creata (...)

segue a pagina 32

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI
COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA,
EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SAHO.

*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIFICHE INFORMATICA), IL SUSTENIUM IMMUNO È UN INTEGRATORE ALIMENTARE.

IL GIORNO

SABATO 9 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

Gallarate, sanguinante a terra un quattordicenne

**Rissa fra cento ragazzini
con spranghe e catene
L'appuntamento via chat**

Rigano a pagina 14



DOMANI IN REGALO

QV WEEKEND



Il governo (e l'Italia) sono al capolinea

Rottura su tutto. Renzi dà l'ultimatum sul Recovery fund, i 5 stelle accusano il Pd per la didattica a distanza, il premier è all'angolo. Intanto Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Sicilia e Calabria tornano arancioni e scattano chiusure e divieti di spostamento

Servizi
da p. 3 a p. 9

Manovre a Palazzo Chigi

**Se sale al Colle
Conte è sicuro
di precipitare**

Bruno Vespa

«**N**enni, te piace 'o Presebio?». «Non me piace». Lucariello le provava tutte, ma al figlio Nennillo il presepe non piaceva proprio. Natale è passato, ma palazzo Chigi è ancora Casa Cupiello. E Conte non ha ancora messo a posto tutte le statuine che piacciono a Renzi, convinto che alla fine - comunque - il presepe non gli piacerebbe. Naturalmente a chi lo ha sentito ancora ieri sera, Renzi dice che Conte non ha fatto quasi nulla per fargli piacere il presepe. Sostiene che il premier gli ha chiuso la porta in faccia sia a 'Porta a porta' il 23 dicembre, sia nella conferenza stampa di fine anno.

Continua a pagina 2

**QUATTORDICI REGIONI RINVIANO ANCORA LA RIPRESA DELLE SUPERIORI
MA MIOZZO DEL CTS CHIEDE LA SVOLTA: ORA CONVIVERE CON IL VIRUS**

Prosperetti e Cutò
alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Milano, al civico Manzoni

**Il Covid ferma il test
Iscrizione al liceo
con estrazione
a sorte**

Dedori a pagina 13

Milano

«Io, violentata
alle feste
di Genovese»

Consani nelle Cronache

Milano

**La difesa di Pozzi:
«Non ha ucciso lei
il padre Maurizio»**

Servizio nelle Cronache



I dem: toglietegli i codici delle armi nucleari

**Trump accetta la sconfitta
«Ma non andrò da Biden»**

Pioli alle pagine 10 e 11



Su Raiuno l'omaggio al grande artista

**Beppe Fiorello nel blu
«Vi racconto Modugno»**

Bertuccioli a pagina 27

**DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO**



**PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE
DI TUTTA LA FAMIGLIA.**

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI
COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.





Alias

TEORIE DEL COMPIOTTO Psicologia del fascismo e cospirazionisti: Nicolas Guilhaud, tra percorsi storici e problemi del nostro presente



Alias Domenica

MURNANE grande esordio del 1974; trittico polacco: la lingua sfrenata di Gombrowicz reinventata da Mari, i noir di Twardoch e Kantoch



Culture

AMERICA NERA Il libro «Black Fire», dalla rivolta alla sperimentazione di un contropotere radicale

Miguel Mellino pagina 10

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

SABATO 9 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 7

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

SCONTRO AL VERTICE DI MAGGIORANZA, PER LA ROTTURA RENZI ASPETTA IL CDM

Governo, ultimo atto prima della crisi

«Sono parecchio indignato da questa riunione, siete bugiardi e ipocriti. Avete creato le condizioni per una rottura». Sul finire del vertice tra Conte e i capidelegazione allargato ad altri esponenti della maggioranza, il presidente dei senatori renziani Davide Farao-

ne spara a zero. La rottura, se non ancora formalizzata, è annunciata al termine di una giornata di intenso martellamento da parte di Italia viva.

Renzi aspetta il prossimo consiglio dei ministri, che si terrà martedì o al massimo mercoledì, per ritirare la dele-

gazione di Iv al governo. Una eventuale ricomposizione, a questo punto difficilissima, potrà avvenire solo prima di quella data. Dal canto suo Conte è ancora tentato dal portare il Recovery Plan direttamente in parlamento per la sfida voto su voto. **COLOMBO A PAGINA 2**

L'ULTIMO APPELLO DEI DEM

Zingaretti: Matteo si fermi o si vota

Il segretario del Pd convoca la direzione prima del vertice serale con Conte: «La crisi si può ancora evitare, sul Recovery non ci sono ostacoli insormonta-

bili. Votare sarebbe un errore in piena pandemia, ma se si apre la crisi si rischia di arrivare alle urne. No a governi tecnici o trasformisti». **CARUGATI A PAGINA 3**

Denver, 6 gennaio, verso un raduno a supporto di Donald Trump foto di David Zalubowski/Ap



Allarme ai vertici militari Usa di Nancy Pelosi: «Trump è instabile, stia lontano dalla valigetta dei codici nucleari». I dem: il presidente uscente si dimetta o parte il secondo impeachment. Per il tycoon, che ha ammesso la sconfitta ma non sarà alla cerimonia, si mette male: grande fuga degli ex sodali e la notizia di un poliziotto morto durante l'assalto al Congresso pagine 8, 9

SECONDA ONDATA

Decessi elevati, Rt ancora in aumento



Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna, Calabria e Sicilia arancioni da domenica. L'Ue acquista altre 200 milioni di dosi del vaccino Pfizer, da consegnare nel secondo trimestre. La quota italiana basterà per 13 milioni. Scuole superiori, 14 regioni contro la riapertura. **CAPOCCI, CICCARELLI A PAGINA 4**

CASSAZIONE

Colpo di spugna sulla strage di Viareggio



«Per come vanno le cose in questo paese, è già tanto che non li abbiamo assolti subito». Sono gonfie di amarezza le parole di un familiare delle 32 vittime della strage ferroviaria di Viareggio, di fronte alla sentenza della Cassazione che ha prescritto gli omicidi colposi. **CHIARI A PAGINA 6**

all'interno

Lombardia Arriva Moratti, il rimpasto è vintage

ROBERTO MAGGIONI PAGINA 5

Open Arms Oggi Salvini in tribunale a Palermo

SERVIZIO PAGINA 5

Firenze Pestaggi in carcere, arrestati tre agenti

RI. CHI. PAGINA 6

Next Generation Eu

La giostra di Renzi, a sinistra la debole voce sul lavoro

ALDO CARRA

È nata, pochi mesi fa, una bella idea, per noi italiani. Ma è durata poco e pian piano la stiamo demolendo. Era nata nella fase alta del Covid, della paura sul futuro dell'economia e delle conseguenze sulle società degli Stati europei.

— segue a pagina 15 —

Lele Corvi





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CXXXV-N° 8
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 9 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "LE DISPARI" - EURO LEO

L'anniversario
Wikipedia, 20 anni di "sapere" gratis ma con il rischio della superficialità
Carlo Nordio a pag. 34



Giurista e storico
I 90 anni di Casavola
«Per me una cattedra vale più di un trono»
Gigi Di Fiore a pag. 14



Il cofanetto
Quartetto Cetra ritmo, ironia e leggerezza ma con profondità
Federico Vacca a pag. 15



Vaccino, le file choc di Napoli

► Mostra d'Oltremare, oltre tre ore di attesa all'aperto prima della puntura tra rabbia e paura
De Luca: tesserino per chi è stato già vaccinato. Stretta su 5 regioni ma la Campania è gialla

Lotta al contagio
PER EVITARE IL DISASTRO FACCIAMO COME IN CINA

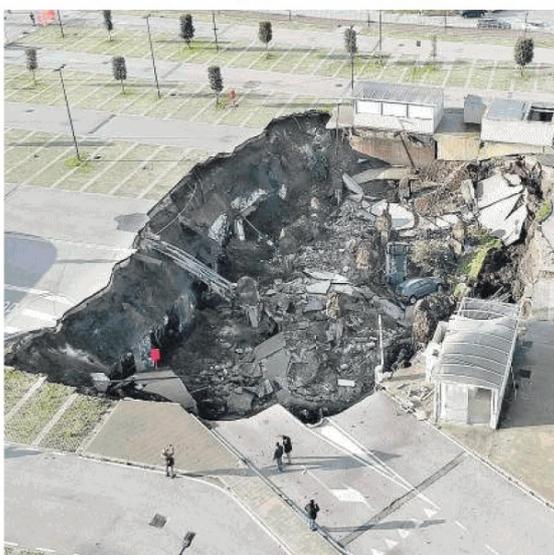
Luca Ricolfi

Sapete come funziona un termostato? È semplice. Tu fissi la temperatura che vuoi, per esempio 19 gradi. Un rilevatore misura la temperatura dell'ambiente e, quando supera i 19 gradi, spegne il riscaldamento; quando invece va sotto i 19 gradi lo riaccende. La stessa cosa succede con un frigorifero che vuoi mantenere a -4 gradi centigradi, o con un congelatore che vuoi tenere a -20 gradi. L'unica differenza è che il comando non è «riscalda» ma «raffredda».

Perché parlo del termostato? Perché oggi in Italia, ma anche in molti altri Paesi europei (compresa la Germania), quella che si è imposta è la politica del termostato, applicata all'epidemia. Funziona più o meno così. Il governo non può scontentare gli operatori economici, ma nello stesso tempo non è in grado di garantire che le attività lavorative, scolastiche, ricreative si svolgano in sicurezza. Quindi, anche se sa che il virus è ancora molto diffuso, lascia quasi tutto aperto o semi-aperto. Il virus ringrazia e allarga la sua presenza fra noi. A un certo punto qualcuno fa due conti e dice: ohibò, se andiamo avanti così il servizio sanitario nazionale va in tilt e questo, noi politici, non ce lo possiamo permettere.

Continua a pag. 34

Inchiesta per disastro colposo: nel mirino progetti e collaudi



L'ampissima voragine nel parcheggio dell'Ospedale del Mare, vista dal drone. NewFotoSud A.D. Laurentino

Voragine all'Ospedale del Mare sotto il parcheggio c'era il vuoto

Giuseppe Crimaldi, Leandro Del Gaudio e Valentino Di Giacomo a pag. 7 e in Cronaca

Evangelisti, Malfetano, Mautone, Pappalardo e Firro
da pag. 2 a 5

Il reclutamento

Infermieri-vaccinatori vince la paura disertato il bando

Vince la paura del contagio, poche le adesioni al bando per infermieri-vaccinatori.
Melina a pag. 2

Rottura sul Recovery
Conte-Renzi scontro finale
Il Pd avverte: «No alle urne»

Sul Recovery si consuma sempre più la rottura tra Conte e il leader di Iv, Renzi. Il presidente del Consiglio vuol portare subito il piano in Aula e magari il «pesare» l'avversario. Renzi parla senza mezzi termini di «esecutivo finito», rincara la dose la ministra Bellanova. Il Pd non vuole il ritorno alle urne. La situazione in evoluzione, non prima di martedì il Consiglio dei Ministri.

Calò, Conti e Jerkov alle pagg. 8 e 9
Bruno Vespa a pag. 35

«Trump instabile dobbiamo togliergli i codici nucleari»

Dem all'attacco, cresce il fronte impeachment Donald: «Non andrò all'insediamento di Biden»

Trump torna a far paura. Ieri nuove minacce velate, preoccupato delle manovre in corso che vorrebbero rimuoverlo dalla Casa Bianca prima della scadenza del suo mandato fra 11 giorni. The Donald, che non andrà al giuramento di Biden, ha ricordato di avere avuto 75 milioni di voti, di rispetto in nessun modo ai suoi elettori». I Democratici: «È instabile, gli vanno tolti i codici nucleari».

Guaita e Pompotti alle pagg. 10 e 11

Il racconto

«Parler», il social di nazi e no vax usato per l'assalto

Si chiama Parler. Laddove si viene «bannati» da Facebook e Twitter, ecco che gli ultranazionalisti trumpiani scelgono un nuovo social per ritrovarsi. Così è nato l'attacco alla sede del Congresso.

Pompotti a pag. 10

Ultimatum del giudice all'avvocato di Diego

«Morla sveli dove si trova il tesoro di Maradona»



Ora il giudice argentino che giudica sulla successione di Maradona mette nel mirino l'avvocato Morla (nella foto con Diego). E gli chiede di esibire tutti i documenti contabili utili a definire il patrimonio.
Francesco De Luca a pag. 17

OFFERTE VALIDE FINO AL 18 GENNAIO 2021

0,45 BARILLA PASTA DI SEMOLA FORMATI NORMALI VARIE TRAFILE - GR 500

1,26 VERA ACQUA MINERALE NATURALE LT 2 X 6 BOTTIGLIE

Deco Supermercati
ENTRA IN SCENA LA CONVENIENZA
FESTIVAL DECO
supermercatedeco.it



Il Messaggero

PROSECCO DOC

€ 1,40* ANNO 143-N°8 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 9 Gennaio 2021 • S. Giuliano

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Stasera on line
Lavinia Biagiotti e l'Opera con "Baroque Suite"
«Spettacolo e bellezza per far risorgere Roma»
Franco a pag. 20



L'evento su Rail
Beppe Fiorello: «Io e Rosario insieme per Modugno, canzoni intramontabili che fanno ancora sognare»
Ravaro a pag. 23



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Ricetta orientale
La strategia per evitare il disastro del contagio

Luca Ricolfi

Sapete come funziona un termostato? È semplice. Tu fissi la temperatura che vuoi, per esempio 19 gradi. Un rilevatore misura la temperatura dell'ambiente: quando supera i 19 gradi, spegne il riscaldamento; quando invece va sotto i 19 gradi lo riaccende. La stessa cosa succede con un frigorifero che vuoi mantenere a -4 gradi centigradi, o con un congelatore che vuoi tenere a -20 gradi. L'unica differenza è che il comando non è "riscalda" ma "raffredda".

Perché parlo del termostato? Perché oggi in Italia, ma anche in molti altri Paesi europei (compresa la Germania), quella che si è imposta è la politica del termostato, applicata all'epidemia.

Funziona più o meno così. Il governo non può scontentare gli operatori economici, ma nello stesso tempo non è in grado di garantire che le attività lavorative, scolastiche, ricreative si svolgano in sicurezza. Quindi, anche se sa che il virus è ancora molto diffuso, lascia quasi tutto aperto o semi-aperto. Il virus ringrazia e allarga la sua presenza fra noi. A un certo punto qualcuno fa due conti e dice: ohibò, se andiamo avanti così il servizio sanitario nazionale va in tilt e questo, noi politici, non ce lo possiamo permettere. A quel punto cominciano le discussioni: se chiudere, quanto chiudere, chi sacrificare e chi grazia.

Continua a pag. 25

Scuola, rinvio in 14 Regioni

► I governatori spostano il ritorno in classe. M5S: «Traditi dal Pd». Zingaretti: conta la sicurezza
► Il Lazio resta in zona gialla. Lombardia, Veneto, Emilia, Calabria e Sicilia le uniche arancioni

ROMA Quattordici regioni hanno deciso di rinviare l'apertura delle scuole superiori fissata per l'1 gennaio. M5S: «Traditi dal Pd». Zingaretti: conta la sicurezza. Intanto, mentre il Lazio resta in zona gialla, Lombardia, Veneto, Emilia, Calabria e Sicilia sono le regioni arancioni fino al 15 gennaio. L'Rt nazionale a un mese e mezzo dall'ultima volta, torna a salire sopra l'1 (1,03).

Dimito, Evangelisti, Lotacono, Malfetano, Mangani e Melina da pag. 2 a pag. 5

Il premier sfida Renzi: «Piano in aula». E Matteo: «Esecutivo finito»

Conte-IV, è rottura sul Recovery plan
I democratici frenano sull'ipotesi voto

Marco Conti

Per la collisione è questione di giorni, ma la crisi è scontata. La mega riunione di maggioranza e di governo iniziata ieri pomeriggio con l'capelegazione, ha avuto il sapore dell'ultimo tentativo di media-

zione per evitare l'appuntamento con una crisi che ormai è difficile rinviare ancora. È rottura sul Recovery Plan. Conte sfida Renzi: «Il piano subito in aula». La replica del leader di Iv: «Questo esecutivo è finito».

A pag. 10
Jerkov a pag. 10



Rischio impeachment

I dem: «Va tolta a Trump la chiave per l'atomica»

Anna Guaita

«Togliere i codici dell'atomica a Trump». I democratici all'attacco. A pag. 12
Pompetti alle pag. 12 e 13

L'intervista a Ibañez: «Scudetto? Inter e Lazio le gare verità»



«Questa Roma è già grande»

Roger Ibañez da Silva, 22 anni, difensore della Roma (foto LAPRESSE) Angeloni e Trani nello Sport

Alitalia, fine di un'era lo storico marchio sarà battuto all'asta

► Pronto il bando internazionale, in vendita anche gli slot e il programma MilleMiglia

Umberto Mancini

Il marchio Alitalia va all'asta. Il brand storico della compagnia di bandiera conosciuto in tutto il mondo, sarà, insieme agli slot e al programma MilleMiglia, messo in vendita dal commissario Giuseppe Leogrande. Lo impongono le normative europee e, fattore ancor più rilevante, l'assoluta necessità di fare cassa.

A pag. 16

La Cassazione

Disastro di Viareggio «Colpa dei tedeschi»
Processo da rifare

VIAREGGIO Sarà celebrato un altro processo per la strage di Viareggio del giugno 2009. Prescrizione e appello bis per il reato di disastro. A pag. 14

Che cosa è importante per me



Le parole dei giovani
«È arrivato il tempo di imparare l'amore»

ROMA Ancora tre temi per il concorso dedicato alla memoria di Emanuele e Willy: in questa seconda fase i componimenti potranno essere inviati entro il prossimo 20 gennaio. A pag. 15

LAURETANA

L'acqua più leggera d'Europa
consigliata a chi si vuole bene

	residuo fisso in mg/l	sodio in mg/l	durezza in °f
LAURETANA	14	0,88	0,60
Monte Rosa	16,8	1,2	0,59
S. Bernardo Rocciaviva	34,5	0,8	2,5
Acqua Eva	49	0,3	4,3
Levissima	80	2,1	5,7
Acqua Panna	139	6,4	10,6
Fiuggi	142	7,3	8
Smeraldina	154	25,5	N.D.
Nestlé Vera Fonte In Bosco	162	2,0	N.D.
Rocchetta	181	3,87	N.D.
Evian	309	6,5	N.D.
San Benedetto Primavera	315	4,1	N.D.
Vitasnella	396	3,4	N.D.

Il residuo fisso, il sodio e la durezza di alcune note acque oligominerali (residuo fisso <500 mg/l) commercializzate nel territorio nazionale.

Segui la leggerezza www.lauretana.com

IL SAGITTARIO
OLTRE LE DIFFICOLTÀ

Buon giorno, Sagittario! Bastano solo due giorni di questa calda, entusiasmante Luna nel segno per ripagarvi delle eventuali delusioni professionali dell'anno scorso. Gennaio è davvero la vostra miniera, i pianeti che incidono sull'attività e creatività (anche artistica) sono a favore. Ma in amore dovete prendere l'iniziativa da soli. La fantasia non vi difetta, Venere è distratta. 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

SABATO 9 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Le motivazioni della condanna di Cavallini

**La Corte d'Assise:
«Il 2 Agosto a Bologna
una strage di Stato»**

N. Bianchi a pagina 12



DOMANI IN REGALO



Il governo (e l'Italia) sono al capolinea

Rottura su tutto. Renzi dà l'ultimatum sul Recovery fund, i 5 stelle accusano il Pd per la didattica a distanza, il premier è all'angolo. Intanto Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Sicilia e Calabria tornano arancioni e scattano chiusure e divieti di spostamento

Servizi
da p. 3 a p. 9

Manovre a Palazzo Chigi

**Se sale al Colle
Conte è sicuro
di precipitare**

Bruno Vespa

«Nenni, te piace 'o Presebio?». «Non me piace». Lucariello le provava tutte, ma al figlio Nennillo il presepe non piaceva proprio. Natale è passato, ma palazzo Chigi è ancora Casa Cupiello. E Conte non ha ancora messo a posto tutte le statuine che piacciono a Renzi, convinto che alla fine - comunque - il presepe non gli piacerebbe. Naturalmente a chi lo ha sentito ancora ieri sera, Renzi dice che Conte non ha fatto quasi nulla per fargli piacere il presepe. Sostiene che il premier gli ha chiuso la porta in faccia sia a 'Porta a porta' il 23 dicembre, sia nella conferenza stampa di fine anno.

Continua a pagina 2

**QUATTORDICI REGIONI RINVIANO ANCORA LA RIPRESA DELLE SUPERIORI
MA MIOZZO DEL CTS CHIEDE LA SVOLTA: ORA CONVIVERE CON IL VIRUS**



Prosperetti e Cutò
alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Emilia Romagna

**Bonaccini
vuole accelerare:
«Vaccinazioni
anche di notte»**

Barnabè e Principini a pagina 17

Bologna, la visita al tifoso

**Sinisa e la leucemia
«Per vincerla
serve coraggio»**

Vitali in Cronaca

Bologna, l'ok alla biblioteca

**Mostra e dibattiti
Il Dams si prepara
a celebrare Eco**

Rosato in Cronaca



I dem: toglietegli i codici delle armi nucleari

**Trump accetta la sconfitta
«Ma non andrò da Biden»**

Pioli alle pagine 10 e 11



Su Raiuno l'omaggio al grande artista

**Beppe Fiorello nel blu
«Vi racconto Modugno»**

Bertuccioli a pagina 27

**DIFENDITI CON
SUSTENIUM IMMUNO**

ADULTI JUNIOR

**PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE
DI TUTTA LA FAMIGLIA.**

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI!
COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

A. MESSERINI



GECAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 9 GENNAIO 2021

IL SECOLO XIX

GECAR
OPEL

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXI - NUMERO 7, COMMA 20 / B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità sull'IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

Tra i capitoli
della Legge
di bilancio

I SEGRETI DELLA MANOVRA

Dal fisco alla sanità,
dal lavoro alla famiglia,
dall'auto alla casa:
le novità e i bonus
in vigore nel 2021

PRESENTATI I TRE PROGETTI IN LIZZA
Genova, la nuova diga foranea
sarà realizzata entro il 2030

GALLOTTI EMARGIOCCO / PAGINE 12 E 13



INDICE

Primo-Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Commenti	Pagina 11
Economia-Matrimo	Pagina 12
Genova	Pagina 16
Programmi-Tv	Pagina 30
Xite	Pagina 31
Sport	Pagina 34

Lunedì 11 gennaio l'inserto di 8 pagine in omaggio con **IL SECOLO XIX**

LA DECISIONE DEL MINISTRO SPERANZA: ZONA ARANCIONE PER CALABRIA, EMILIA, LOMBARDIA, SICILIA E VENETO

Liguria in giallo da lunedì Ma l'apertura delle scuole slitterà di una settimana

Ordinanza di Toti: alle superiori resta la didattica a distanza. «Serve prudenza»

Le previsioni sono state rispettate: l'Rt sotto quota 1 ha fatto guadagnare alla Liguria la possibilità di essere zona gialla da lunedì prossimo. Significa che ci si potrà spostare tra i Comuni e che bar e ristoranti potranno restare aperti a pranzo e fino alle 18. Ma il governatore ligure Giovanni Toti ha stabilito che le scuole superiori devono ancora attendere prima di poter tornare a frequentare le lezioni in presenza. «Serve prudenza», ha spiegato Toti. Tutto rimandato di una settimana, quindi. Il che, naturalmente, ha creato più di un disorientamento nel mondo della scuola, che era pronto a riaprire le aule con il relativo piano trasporti che era stato studiato ad hoc. La situazione contagi, in ogni caso, resta ancora critica in buona parte d'Italia. Tanto che il ministro della Salute, Roberto Speranza, ha deciso che Calabria, Lombardia, Emilia Romagna, Veneto e Sicilia saranno da lunedì prossimo zona arancione: l'Rt è troppo alto per allentare la presa. SERVIZI / PAGINE 2-5



GENOVA, TEST SUGLI ALUNNI
DI ELEMENTARI E MEDIE:
POSITIVO MENO DELL'1%

FORLÈ / PAGINA 2

LA PRESIDENTE DI REITHERA

Niccolò Carratelli

«Vaccino italiano a 10 euro
Ogni mese 9 milioni di dosi»

La presidente di ReThera Antonella Folgori parla del vaccino italiano. «Costerà 10 euro. A fine estate potremo produrre fino a 9 milioni di dosi al mese». L'ARTICOLO / PAGINA 5

IL VERTICE DI MAGGIORANZA

Federico Capurso e Ilario Lombardo

Iv-premier, nuova lite
Conte sui fondi Ue
vuole chiudere martedì

«Il governo è al capolinea», dice la capodelegazione di Italia viva, Teresa Bellanova. E il premier Conte sembra averlo capito, anche se ad un passo dalla fine. Ostenta serenità, telefona ad Angela Merkel per parlare del piano di vaccinazioni europeo e riceve il presidente libico Faeh al-Serraj. Smette anche di rincorrere l'ex rottamatore, inverte la rotta e chiede di slegare le sorti del governo dalla partita sul Recovery fund, come suggerito con forza da Nicola Zingaretti e Luigi Di Maio. «Il Recovery non è lo strumento per definire tutte le questioni poste sui tavoli di confronto della maggioranza». Ma la resa dei conti finale sembra rimandata a martedì. L'ARTICOLO / PAGINA 7

Viareggio, per i 32 morti in stazione
nessun colpevole dopo undici anni



Il dolore di una familiare dopo la sentenza della Cassazione GRIGNETTI / PAGINA 10

IL COMMENTO

GIAN CARLO CASELLI
UNA SENTENZA
DOLOROSA
E INACCETTABILE

Sarà difficile accettare che per effetto della prescrizione il calcolo del tempo trascorso diventi una specie di «magia» capace di far sparire le peggiori tragedie. L'ARTICOLO / PAGINA 11

LA SPEAKER NANCY PELOSI LANCIA L'ULTIMATUM AL PRESIDENTE USA

«Via Trump o lo cacciamo» Rivolto nel mirino dell'Fbi

La speaker della Camera Nancy Pelosi si è rivolta ieri alla massima autorità militare del Paese, per evitare che Trump scateni una guerra atomica prima di lasciare la Casa Bianca. Nancy ha poi avviato le procedu-

re di impeachment se il vice Pence si rifiuterà di usare il XXV emendamento della Costituzione. Gli uomini dell'Fbi, intanto, cercano i rivoltosi che hanno assalto il Campidoglio. MASTROLILLIE SEMPRINI / PAGINE 8 E 9

ROLLI



AURUM
OPERATORE PARTICIPAZIONE FINANZIARIA AUTORIZZATO DELLA BANCA TRUPLI

COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

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

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

BUONGIORNO

Volete il testuale? Eccolo qua: «Ci sono momenti decisivi nella storia di una Nazione. Oggi è uno di quelli. È in atto un colpo di Stato. Sto andando a Roma in camper. Sarò davanti a Montecitorio stasera. Dobbiamo essere milioni. Non lasciatemi solo». Sembra Trump, ma è Beppe Grillo. Me lo ricordo quel giorno, era nell'aprile del 2013. Stefano Rodotà non era stato eletto alla presidenza della Repubblica per il dettaglio che non aveva abbastanza voti, ma bastò perché si organizzasse l'insurrezione. Rocco Casolino mi informò che Grillo sarebbe entrato alla Camera e avrebbe sventato il golpe. Però poi non riuscirono a fargli l'accredito, e come lo sventò un golpe senza l'accredito? Comunque, appuntamento davanti al palazzo per cingerlo d'assedio. Ai grillini, chiamati a non lasciare solo Grillo,

Il colpo di clacson | **MATTIA FELTRI**

si unirono centri sociali, Forza nuova e altre amichevoli sigle, per un totale di due, tremila persone, tutte pazze per Rodotà. A Washington no, ma a Roma la polizia arriva, e fece cordone con gli scudi. I soliti cori, ladri, mafiosi, onestà. Giusto per aspettare Grillo. Ma aspettavamo da ore finché, mi pare Vito Crimi, avvertì che Grillo era in ritardo e il golpe lo sventiamo domani: ci si vede alle 15 in piazza Santi Apostoli. Il popolo fu di nuovo puntuale. Discuteva da un po' se fosse il caso di espugnare il Parlamento o direttamente il Quirinale quando finalmente Grillo comparve, mise il cambio in folle, saltò sul tettuccio dell'auto e gridò «arrendetevi!» (non si capì se dovevano arrendersi i golpisti o il popolo), poi ne ridicese, ingranò la prima e se la filò, senza colpo di Stato, ma con un colpo di clacson. —

NUOVO
BANCO METALLI
INVESTI IN ORO

Tutela i Tuoi risparmi

RECUPERO ORO e ARGENTO
da privati e aziende

GENOVA:
Via Cornigliano n° 36/R - Tel. 010.65.01.501
ORARIO CONTINUATO dal Lunedì al Sabato 9.00/19.00

www.banco-metalli.com



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Dopo Brexit
Con la prova di origine delle merci arriva lo stop ai dazi

Santacroce e Sbandi
— a pagina 21

Legge di bilancio
Adeguamento posti di lavoro: il bonus vale solo fino a giugno

Gianluca Dan
— a pagina 22



Buona Spesa Italia!

FTSE MIB 22793,94 +0,21% | SPREAD BUND 10Y 103,10 -3,90 | €/S 1,2250 -0,21% | ORO FIXING 1862,90 -2,98% | Indici&Numeri → PAGINE 28-31

Borse, Tokyo e Francoforte ai massimi

MERCATI

Da inizio anno il Nikkei ha guadagnato il 2,5%, il Dax è salito del 2,4%

Bene anche Milano (+2,5%) e Londra (+6,4%). Record in India, Brasile e Sudafrica

Relazione chiusa in redazione alle 22:45

Pioggia di record per le Borse mondiali. Da Wall Street e Nasdaq a Francoforte, dall'India al Brasile e al Sud Africa. In primo piano anche Tokyo, che viaggia ai massimi degli ultimi 30 anni. L'euforia nasce da vaccini arrivati in tempi brevi, banche centrali presenti sul mercato come non mai, sismi fiscali senza precedenti. In Europa, oltre ai massimi di Francoforte (+2,4% in settimana), si registrano i rialzi da inizio anno di Londra (+6,4%), Madrid (+3,9%), Milano e Parigi (+2,5%). — a pag. 3

I PERICOLI DEL NUOVO ANNO

Dal flop dei vaccini alla bolla dei titoli tech, cosa può fermare il rally

— a pagina 3

RISPARMIO, LA GRANDE ROTAZIONE

Nel 2021 tra euro e dollaro scatta l'ora delle valute dei Paesi emergenti

— a pagina 3

Risalgono i contagi, cinque Regioni subito arancioni

EMERGENZA COVID

Dati negativi dai nuovi casi: dopo sei settimane l'Rt torna sopra quota 1

Il ministro Speranza ha firmato l'ordinanza che impone da lunedì la zona arancione a Calabria, Emilia Romagna, Lombardia, Sicilia e Veneto, mentre nel fine settimana l'Italia intera è in fase di arancione. Le altre Regioni da lunedì beneficeranno della fascia gialla, ma per pochi giorni: già venerdì prossimo alcune potrebbero tingersi di rosso. Secondo i dati dell'ultimo monitoraggio dell'Istituto



superiore di Sanità sulla settimana di Capodanno la curva dei contagi e l'occupazione dei posti letto in ospedale crescono in modo preoccupante. L'Rt per la prima volta dopo 6 settimane è sopra quota 1. — a pagina 8

CORSA AI VACCINI

Per la Ue altri 300 milioni di dosi Pfizer

— a pagina 8

LA SVOLTA

Troppi decessi Svezia pronta a un lockdown

— a pagina 8

Recovery, tempi lunghi Scontro sul Conte-ter

LE POLEMICHE

Tensioni nel governo: il Cdm slitta a metà settimana prossima

Una giornata di tensioni ha preceduto il vertice di maggioranza convocato ieri da Conte e durato tre ore e mezza per fare il punto sulla bozza del Recovery plan che attende l'ok del Cdm dall'8 dicembre. Il governo è al capolinea: hanno ripreso da Italia Viva. Durante la riunione, rimpallo di responsabilità per i ritardi. Il Cdm destinato a slittare non prima della metà della prossima settimana. — a pagina 5

L'INTERVISTA



Al vertice, Antonio Patuelli, presidente dell'Abi

«Nel piano le basi per una nuova fase di sviluppo»

— a pagina 5

50 miliardi

Risorse (in euro) del Recovery Plan per edilizia, infrastrutture e rigenerazione urbana

Grandi opere
Crescono i fondi per edilizia e investimenti pubblici

— a pagina 4

INDUSTRIA ESTRATTIVA



Al servizio dell'industria e dell'export. Il 50% dell'export italiano di risorse minerarie è rappresentato da minerali industriali.

Il futuro delle miniere passa per i materiali industriali

— a pagina 12

PANORAMA

LOMBARDIA

Nuova giunta alla Regione Riforma sanitaria in mano a Moratti

Nuova squadra e nuovo dossier Sanità per Palazzo Lombardia: ufficializzato un sofferto rimpasto di giunta, ipotizzato da mesi. Tra gli innesti epici quello di Letizia Moratti, ex sindaco di Milano e ex ministro con Berlusconi premier, che sostituisce l'assessore al Welfare Giulio Gallera: sarà il responsabile della Sanità e affiancherà il governatore Attilio Fontana come vicepresidente, proiettandosi di fatto verso la candidatura alle prossime regionali. — a pagina 9

STRAGE DI VIAREGGIO

Cassazione: omicidi colposi prescritti Da rifare l'appello per Moretti

— a pagina 9

ACCISE

Le Dogane restituiscono oltre 1,5 miliardi alle imprese

Nell'anno nero del Covid e dello smart working dei dipendenti pubblici, l'agenzia delle Dogane e del Monopoli recupera sull'arresto dei ritorni alle imprese e restituisce sulle accise versate da attività produttive e autotrasportatori complessivamente oltre 1,5 miliardi. — a pagina 7

L'INTERVISTA

Il Cfo Ragni: «Nuovo social bond nei progetti della Cdp»

— a pagina 15

TRASPORTI

Alitalia, c'è anche il piano B: micro flotta e meno rotte

C'è un «Piano B» per la Newco Alitalia, per ora si chiama Ita, con ipotesi peggiorative per l'occupazione, la flotta e la proiezione dei conti rispetto a quelle dello «Schema di Piano Industriale 2022-2025» approvato dal Consiglio di amministrazione il 16 dicembre. — a pagina 16

food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE

L'export 2020 verso l'Europa dell'Est salva il vino italiano

— a pagina 27

Motori

TEST DI GUIDA

Seat Leon diventa ibrida ricaricabile

— a pagina 35

Rating a rischio junk per il 55% delle Pmi

EFFETTO CORONAVIRUS

L'impatto del Covid non si è ancora sceso a fondo tra le Pmi italiane: a livello di fallimenti - grazie a maggior solidità e aiuti pubblici. Ma non tarderà a esplicitare i suoi

effetti: secondo un report di modelfinance, il rating di oltre metà delle imprese rischia un declassamento di uno o due gradini, e un altro 20% un calo di tre classi che porterebbe oltre il 55% delle Pmi a ingrossare il numero dei junk, i titoli spazzatura. — a pagina 17

IN USA REPUBBLICANI AL BIVIO

L'ombra lunga di Trump sul futuro del partito

di Roberto D'Alimonte

Dopo quanto è successo in questi giorni si è aperta una fase ancora più delicata della politica Usa. Partiamo dai numeri. Il 3 novembre Trump ha perso ma

hanno votato per lui più di 74 milioni di elettori. Rispetto al 2016 ha guadagnato più di 11 milioni di voti. A differenza del 2016 sono tutti elettori che hanno avuto modo di conoscerlo durante i quattro anni della sua presidenza. — a pagina 20

ESCLUSE RITORSIONI CON DAZI

Usa contro la web tax italiana

— a pagina 20



CRISTALLO RESORT & SPA
CORTINA D'AMPEZZO

LUXURY COLLECTION



"LE MONTAGNE CHIAMANO E IO DEVO ANDARE"

JOHN MUIR

VI ASPETTIAMO DAL 15 GENNAIO 2021

booking@crystallo.it - tel. 0436.881111
www.crystallo.it



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 9 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 8 - € 1,20
S. Marcellino di Ancona

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.ilitempo.it
e-mail: direzione@ilitempo.it

UN VIRUS POLITICO

Salvi gli amici, in gabbia gli altri

Il Lazio era messo assai male e diventa giallo all'improvviso per non dispiacere Zingaretti

Punite altre Regioni che però stavano meglio sulla sanità A Roma ospedali ancora in tilt

Torna un po' di libertà vigilata ma resta appesa a un esile filo nonostante il record di vaccini

Il Tempo di Osho

Bellanova licenzia Conte: «Il tempo è scaduto»



"Famme comincia a mette la giacca così capiscono che sto a fa sul serio"

De Leo a pagina 7

La protesta lanciata in cinquanta scuole di Roma: «Mesi di promesse ma è ancora caos»

Gli studenti fanno lo sciopero del computer

Il piano dell'assessore D'Amato Per la terapia intensiva posti nei container

Sbraga a pagina 16

... Nel Lazio gli studenti delle superiori torneranno in classe il 18 gennaio ma sono già sul piede di guerra. I rappresentanti di quasi 50 istituti della Capitale cominceranno lunedì lo sciopero che avevano annunciato: lo faranno spegnendo i loro computer. «Tante promesse, ma la scuola è ancora nel caos».

Conti a pagina 14

Ogni Regione fa da sé Anche il Lazio rinvia In classe dal 18 gennaio

Bosco Bortoloso a pagina 4

DI FRANCO BECHIS

Con un colpo di fortuna di cui non possiamo che rallegrarci il Lazio ha salvato la pelle e sarà zona gialla, quella in cui un po' di libertà di movimento in più sarà concessa. Per mesi ci hanno raccontato che il destino (...)

Segue a pagina 3

Vertice infuocato a Palazzo Chigi Recovery Plan senza intesa Il governo continua a litigare

Barbieri a pagina 6

Nuova fornitura da Pfizer-Biontech L'Europa ordina altre 300 milioni di dosi

Clemente a pagina 5

Strage di Viareggio Niente omicidio colposo Nuovo processo per Moretti

Mariani a pagina 11

Stati Uniti nel caos Trump disenterà l'insediamento di Biden e rischia l'impeachment



Cicchitto, Coppola e Siberia alle pagine 8 e 9

la S TORACIATA

Si fa casino per il vaccino ai parenti di quelli della Asl di Modena. Nipotini di zio De Luca

San Girolamo Emiliani Padri Somaschi

CORSI DI ISTRUZIONE E FORMAZIONE PROFESSIONALE

OPEN DAY IN SICUREZZA

18/12/2020
09/01/2021
16/01/2021

DALLO 9H00 ALLE 1300

oppure prenoti qui la tua visita virtuale: openday.padrisomaschi.it

06 9304126 @ www.padrisomaschi.it

Chiesa metropolitana di Roma Capitale REGIONE LAZIO

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Seguendo nel tempo il quotidiano «I Fatti Vostri», in onda da anni su Rai Due la mattina alle 11.00, ho imparato ad apprezzare gli interventi di Umberto Broccoli che mi fanno tornare indietro nel tempo, mi fanno rivedere prime pagine di quotidiani di 30 e più anni fa, mi raccontano insomma quello che ho vissuto e che ho dimenticato. Complimenti perciò a Umberto Broccoli e alla sua attività che guarda allo spettacolo ma guarda sempre anche alla cultura. A proposito di cultura, è stato bello rivedere, su Rai Tre, domenica 27 dicembre, alle 20.20, «I grandi protagonisti»: Lucio Dalla e la sua Bologna. (...)

Segue a pagina 26

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIATA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

ADULTI JUNIOR

Sabato 9 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 6 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

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



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Rischio sismico, superbonus più facile per gli interventi di demolizione e ricostruzione

Puggiani a pag. 26

La partita di poker non può durare all'infinito come vuole Conte. E non è detto che la mano sia di Renzi

Domenico Cacopardo a pagina 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Il conflitto frena il dl Ristori 5

La lite tra i partiti di governo blocca i lavori sulle norme per crisi d'impresa, indennizzi strutturali a partite Iva, rottamazione quater con saldo e stralcio

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

È tutta colpa della follia di Donald Trump il disastro della democrazia americana degli ultimi anni? Da dove nasce la disfatta della prima democrazia del mondo? Chi sono i corresponsabili di questa Caporetto del Paese che era il faro democratico del mondo? Come è potuto accadere? È facile oggi concentrarsi sulla follia di Trump, ma per gli Usa e per il resto del mondo occidentale è necessario andare alle radici che hanno portato all'elezione di Trump e quindi alla sua follia. In primo luogo, gli Usa sono stati modello di due democrazie: quella politica, con l'alternanza al potere almeno ogni otto anni, e quella di mercato, dell'economia garantita da leggi antitrust elaborate sin dalla fine dell'800 per permettere libertà di impresa e la migliore offerta possibile per i consumatori, gli utenti, le aziende. Ebbene, una delle cause principali, se non la principale, che ha innescato alla base la follia Trump è proprio l'incredibi-

continua a pag. 2

Le frizioni nella maggioranza hanno come prima conseguenza il blocco dei lavori su una delle misure più attese per inizio 2021, il decreto legge Ristori 5, o final come lo ha denominato il ministro dell'economia Roberto Gualtieri, con misure sulla crisi di impresa, gli indennizzi strutturali per le partite Iva e i professionisti e una nuova e articolata rottamazione quater con saldo e stralcio.

Bartelli a pag. 27

Allarme sovraindebitamento per molte famiglie italiane

Valentini a pag. 5



MA È IL FUTURO

L'insegnamento a distanza non rappresenta un ripiego

Polenta a pag. 9

DIRITTO & ROVESCIO

Il Covid ha disegnato un'Italia diversa rispetto a quella che si può ricavare dalla narrazione corrente. Infatti se si registra il numero di vaccinazioni effettuate finora nelle varie regioni e si tiene conto del dato comparabile fornito dal numero di vaccinazioni per mille abitanti si scopre che l'Italia non è più formata da un Nord incontestabilmente sviluppato, da un Centro così così e da un Meridione completamente tagliato fuori. L'Italia invece è diventata, di fatto, a pelle di leopardo. La Regione con il massimo di vaccinazioni è il Veneto, viene poi l'Emilia Romagna, quindi la Toscana, poi il Lazio, quindi la Campania, il Friuli Venezia Giulia e la Sicilia. Tutte le altre regioni seguono. Quella meno è la Basilicata, la regione del ministro della sanità, Roberto Speranza. Il numero di vaccinazioni infatti dipende dall'efficienza sanitaria e dalla maturità della popolazione. Sarà bene cominciare a tenerne conto.



* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50. Con «Il mensile anti Covid» a € 9,00 in più. Con «L'Acquisto della Biacca Leader 2020» a € 2,00 in più. Con «Il decimo ricario» a € 0,50 in più.

LA NAZIONE

SABATO 9 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Gli omicidi colposi prescritti. E nuovo processo

La strage di Viareggio: condanne annullate. Lo choc delle famiglie

Di **Grazia** a pagina 13



I progetti per il Recovery fund

Dieci miliardi per far ripartire la Toscana

Caroppo alle pagine 16 e 17



Il governo (e l'Italia) sono al capolinea

Rottura su tutto. Renzi dà l'ultimatum sul Recovery fund, i 5 stelle accusano il Pd per la didattica a distanza, il premier è all'angolo. Intanto Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Sicilia e Calabria tornano arancioni e scattano chiusure e divieti di spostamento

Servizi
da p. 3 a p. 9

Manovre a Palazzo Chigi

Se sale al Colle Conte è sicuro di precipitare

Bruno Vespa

«**N**enni, te piace 'o Preseb-bio?». «Non me piace». Lucariello le provava tutte, ma al figlio Nennillo il presepe non piaceva proprio. Natale è passato, ma palazzo Chigi è ancora Casa Cupiello. E Conte non ha ancora messo a posto tutte le statuine che piacciono a Renzi, convinto che alla fine - comunque - il presepe non gli piacerebbe. Naturalmente a chi lo ha sentito ancora ieri sera, Renzi dice che Conte non ha fatto quasi nulla per fargli piacere il presepe. Sostiene che il premier gli ha chiuso la porta in faccia sia a 'Porta a porta' il 23 dicembre, sia nella conferenza stampa di fine anno.

Continua a pagina 2

QUATTORDICI REGIONI RINVIANO ANCORA LA RIPRESA DELLE SUPERIORI MA MIOZZO DEL CTS CHIEDE LA SVOLTA: ORA CONVIVERE CON IL VIRUS



Prosperetti e Cutò
alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Firenze

Regione in giallo. Una settimana per tirare il fiato

Ulivelli a pagina 15

Firenze, l'indagine

«Torture ai detenuti» Arrestati tre agenti di Sollicciano

Brognioni a pagina 14 e in Cronaca

Il viaggio

All'interno
il racconto
di Marco Vichi



Si dem: toglietegli i codici delle armi nucleari

Trump accetta la sconfitta «Ma non andrò da Biden»

Pioli alle pagine 10 e 11



Su Raiuno l'omaggio al grande artista

Beppe Fiorello nel blu «Vi racconto Modugno»

Bertuccioli a pagina 27

DIFENDITI CON SUSTENIUM IMMUNO

ADULTI JUNIOR

PER SOSTENERE LE DIFESE IMMUNITARIE DI TUTTA LA FAMIGLIA.

GLI INTEGRATORI ALIMENTARI NON VANNO INTESI
COME SOSTITUTI DI UNA DIETA VARIA, EQUILIBRATA E DI UNO STILE DI VITA SANO.

A. MENARINI





la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 7

Sabato 9 gennaio 2021

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50

La dem Nancy Pelosi: dimissioni o impeachment

“Trump pericoloso dobbiamo togliergli i codici nucleari”

L'analisi

L'inganno del totem pagano

di **Carlo Bastasin**

Cacciare Trump dalle mura della città non risolverà i problemi della democrazia Usa. **a pagina 28**

dal nostro inviato
Federico Rampini

WASHINGTON – Undici giorni sono troppi con Donald Trump alla Casa Bianca: quali altri danni può fare? La presidente della Camera chiede garanzie che non possa scatenare un attacco nucleare.

a pagina 14
servizi di **Basile, Bizio, Di Feo**
Flores d'Arcais e Lombardi
alle pagine 15, 16 e 17

Altan

AVEVO FREDDO ALLA TESTA.



Cartellone

L'amico di penna nel tempo della solitudine



di **Bartezzaghi**
e **Carratù** **a pagina 23**

I segreti di Morgan
“Nella mia musica l'anima di Bowie”



di **Ernesto Assante**
a pagina 34

Pochettino
La scommessa del calcio a Parigi



di **Paolo Condò**
a pagina 36

Virus mutato, paura in Veneto

Boom di contagiati rispetto alla media nazionale: 927 ogni centomila abitanti. E i ricoveri sono aumentati del 30%. La pandemia riparte, tornano arancioni cinque Regioni, altre sette a rischio. L'Italia raggiunge i 500 mila vaccinati

Disastro scuola, sulla chiusura lite tra Azzolina e Zingaretti

LA CRISI

Ultimatum Pd a Renzi: subito il sì al Recovery

Tensione al vertice, Cdm decisivo a inizio settimana
Conte: basta rinvii. Iv alza i toni: siamo al capolinea



▲ Il premier Giuseppe Conte

Il punto

Il fascino del palcoscenico

di **Stefano Folli**

Non ci sono dubbi che Renzi sia isolato nel recinto della maggioranza. D'altra parte lo è da quando è cominciato lo psicodramma intorno a Conte, vicino all'epilogo. La domanda è sempre la stessa: come mai non si è riusciti a risolvere la crisi e a bloccare Italia Viva?

a pagina 29
Iservizi **da pagina 8 a 13**

Il record di contagi e di ricoveri spaventa il Veneto. Colpa della variante inglese del virus, ma non solo. Le restrizioni di Natale non sono bastate. Il Covid 19 torna a circolare e la situazione peggiora in tutta Italia. Da lunedì in cinque Regioni scatta la zona arancione: oltre al Veneto, Calabria, Emilia-Romagna, Lombardia e Sicilia. Sulla scuola è lite tra la ministra dell'Istruzione Lucia Azzolina e il segretario del Pd Nicola Zingaretti.

di **Bocci, Di Maria, Ferro**
Tonacci, Ziniti e Zunino
da pagina 2 a pagina 6

La strage del treno

Viareggio
undici condanne
e reati prescritti
Ira dei familiari

di **Bulleri e Montanari**
a pagina 21

LORENZO MARINI

SNOWTYPE, MIXED MEDIA ON CANVAS, 80X80



SIFREIN

PARIS

GALERIE SIFREIN +33 6 75200805

La via crucis dei migranti

Il disonore sulla rotta dei Balcani

di **Luigi Manconi**

La lingua dell'ordine costituito e dello Stato, anche democratico, può essere tanto crudele quanto insensata. Per un profugo afgano o nepalese, arrivato nell'Italia orientale, il provvedimento di “riammissione” comporta seguire a ritroso il suo itinerario.

a pagina 29

Tuttolibri Natale a Manhattan
il giallo sul candidato presidente

CARLO LUCARELLI - NEL SUPPLEMENTO

Cagnotto "Ragazze, non lasciatevi
mai giudicare per il vostro fisico"

GIULIA ZONCA - P. 27

Beppe Fiorello "Sanremo? Chissà
Con Rosario porto Modugno in tv"

MICHELA TAMBURRINO - P. 23



LA STAMPA

SABATO 9 GENNAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 154 II N. 8 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

VERTICE BURRASCOSO

**Renzi non cede
il premier lo sfida
"Bozza Recovery
al Cdm di martedì"**



Il premier Conte **SERVIZI - PP. 8-11**

IL RETROSCENA

IL PD APRE AL CONTE TER, "MA NIENTE VOTO"

**Ira Zingaretti
"Stavolta rischia
di finire male"**

CARLO BERTINI

«Qui rischia di finire male, ma sarebbe un errore madornale e una follia arrivare alle urne», si agita Zingaretti mentre riunisce i suoi più stretti collaboratori. Bettino ha appena aggiornato sullo stato dell'arte: uno stallo totale, trattativa con Renzi interrotta. - P. 9

LE RIFORME

IL VERO PUNTO DEBOLE DEL NUOVO PIANO

**I FONDI UE
E IL WELFARE
CHE NON C'È**

ELSA FORNERO

Anche nella variante 2 del Recovery plan - pur con maggiori risorse per gli investimenti e per la crescita - continua a esserci un grande assente: un nuovo disegno di welfare per i prossimi decenni. Si dirà: poco male, perché con il welfare si "ridistribuisce" ricchezza, e non la si crea. - P. 19

DA LUNEDÌ IN ARANCIONE LOMBARDIA, VENETO, EMILIA-ROMAGNA, CALABRIA E SICILIA

**"Vaccino italiano a 10 euro
nove milioni di dosi al mese"**

Folgori, presidente ReifThera: entro l'estate. Scuola, 15 Regioni rinviando l'apertura

«Un vaccino italiano per garantire l'autonomia del Paese: costerà 10 euro». La presidente di ReifThera, Antonella Folgori: «Le prime dosi pronte entro l'estate». Fallisce il piano dei trasporti e 15 Regioni rinviando la ripresa della scuola. Salgono gli indici di contagio: da lunedì Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna, Calabria e Sicilia diventano arancioni. **SERVIZI - PP. 2-5**

LE DISEGUAGLIANZE

LE CONSEGUENZE SOCIALI DELL'EPIDEMIA

**QUEL SOLCO
TRA RICCHI
E PIÙ POVERI**

CHIARA SARACENO

È assodato che il Covid 19 sta allargando le disparità sociali. Nel pensare a come programmare la ripresa occorre tenerne conto per evitare che chi è stato maggiormente colpito venga lasciato ai margini. Gli effetti della crisi occupazionale dovuta all'emergenza sanitaria si sono, infatti, in prevalenza ripercossi sulle componenti già più vulnerabili del mercato del lavoro. - P. 11

SENTENZA CHOC IN CASSAZIONE

Vergogna Viareggio, un processo senza fine e senza colpevoli



I parenti davanti a un manifesto con i volti delle vittime del disastro ferroviario di Viareggio

ALEANDRO BIANCHI / AGF

GRIGNETTI - PP. 6-7

**LE VITE SPEZZATE
TRA LEGGI E DIRITTO**

GIAN CARLO CASELLI

C'era una volta che fior di Procuratori generali facevano a gara nel presentare gli infortuni sul lavoro come mere fatalità, dovute al destino cinico e baro se non proprio alle tenden-

ze suicide di sprovveduti lavoratori. Oggi il problema della sicurezza sul lavoro è ancora tragico. E fa benissimo il Capo dello stato a ricordarcelo spesso. Eppure qualcosa è cambiato. - P. 7

BUONGIORNO

Volete il testuale? Ecco qua: «Ci sono momenti decisivi nella storia di una Nazione. Oggi è uno di quelli. È in atto un colpo di Stato. Sto andando a Roma in camper. Sarò davanti a Montecitorio stasera. Dobbiamo essere milioni. Non lasciatemi solo». Sembra Trump, ma è Beppe Grillo. Me lo ricordo quel giorno, era nell'aprile del 2013. Stefano Rodotà non era stato eletto alla presidenza della Repubblica per il dettaglio che non aveva abbastanza voti, ma bastò perché si organizzasse l'insurrezione. Rocco Casolino mi informò che Grillo sarebbe entrato alla Camera e avrebbe sventato il golpe. Però poi non riuscirono a fargli l'accredito, e come lo sventò un golpe senza l'accredito? Comunque, appuntamento davanti al palazzo per cingerlo d'assedio. Ai grillini, chiamati a non lasciare solo Grillo, si unirono

centri sociali, Forza nuova e altre amichevoli sigle, per un totale di due, tremila persone, tutte pazze per Rodotà. A Washington no, ma a Roma la polizia arriva, e fece cordone con gli scudi. I soliti cori, ladri, mafiosi, onestà. Giusto per aspettare Grillo. Ma aspettavamo da ore finché mi pare Vito Crimi, avvertì che Grillo era in ritardo e il golpe lo sventiamo domani: ci si vede alle 15 in piazza Santi Apostoli. Il popolo fu di nuovo puntale. Discuteva da un po' se fosse il caso di espugnare il Parlamento o direttamente il Quirinale quando finalmente Grillo comparve, mise il cambio in folle, saltò sul tettuccio dell'auto e gridò «arrendetevi!» (non si capì se dovevano arrendersi a i golpisti o il popolo), poi ne ridiscese, ingranò la prima e se la filò, senza colpo di Stato, ma con un colpo di clacson. —

MATTIA FELTRI

VERSO L'IMPEACHMENT

**Pelosi a Trump
"Via o ti caccio"
Parla Englander
"Lui è pericoloso"**



MASTROLILLI, MONDA, SEMPRINI - PP. 12-15

L'ANALISI

LA DEMOCRAZIA E IL METODO "MEIN KAMPF"

**La grande
menzogna
di Donald**

BILL EMMOTT

Il tentativo di suscitare una rivoluzione americana è fallito. Donald Trump ha fallito. I suoi oppositori ora detengono la maggioranza in entrambe le camere del Congresso degli Stati Uniti. È probabile che seguiranno procedimenti penali. - P. 19

IL COMMENTO

I COMPITI DELLA DESTRA DOPO CAPITOL HILL

**RECUPERARE
L'ELETTORE
SOVRANISTA**

GIOVANNI ORSINA

Già di per sé, la sconfitta di Trump imponeva alla destra sovranista - e non solo ad essa - di ripensare le proprie posizioni e strategie. Quel che è accaduto a Washington rende la riflessione ancora più urgente. - P. 19

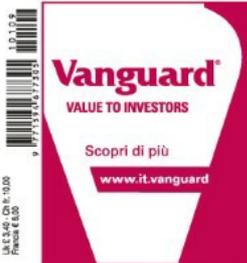
NOBIS ASSICURAZIONI

L'ASSICURAZIONE CHE RISPONDE SEMPRE!

www.nobis.it

NOBIS ASSICURAZIONI

www.nobis.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Scopri di più
www.it.vanguard

FONDI 2020 I GESTORI PIÙ FORTI DEL COVID **BREXIT LE 10 COSE CHE CAMBIANO SUI MERCATI**

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



Vanguard
VALUE TO INVESTORS
Scopri di più
www.it.vanguard

€ 4,20 Sabato 9 Gennaio 2021 Anno XXXIII - Numero 006 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedimento in A.2 art. 1 c.1 L. 46/04 DCB Milano

FCA ADDIO DAL 18 GENNAIO IN BORSA SARÀ QUOTATO IL NUOVO TITOLO, SI ARCHIVIA UN'EPOCA

Conviene salire su Stellantis?

SHOCK *L'assalto dei trumpiani al Senato non sconvolge Wall Street, che anzi registra nuovi record. Ma pesa sui T-Bond, con il rendimento del decennale che supera l'1%. Mentre il dollaro...*

Istruzioni per gli Usa

Come investire ora negli asset americani

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

È tutta colpa della follia di Donald Trump il disastro della democrazia americana degli ultimi anni? Da dove nasce la disfatta della prima democrazia del mondo? Chi sono i corresponsabili di questa Caporetto del Paese che era il faro democratico del mondo? Come è potuto accadere? È facile oggi concentrarsi sulla follia di Trump, ma per gli Usa e per il resto del mondo occidentale è necessario andare

alle radici che hanno portato all'elezione di Trump e quindi alla sua follia. In primo luogo, gli Usa sono stati modello di due democrazie: quella politica, con l'alternanza al potere almeno ogni otto anni, e quella di mercato, dell'economia garantita da leggi antitrust elaborate sin dalla fine dell'800 per permettere libertà di impresa e la migliore offerta possibile per i consumatori, gli utenti, le aziende. Ebbene, una delle cause principali, se non la principale, che ha innescato alla base la follia Trump è proprio l'incredibile sospensione delle leggi antitrust, per il malcelato progetto che il primato americano fatto di dollari, di forza produttiva, di Wall Street e delle altre

- L'ANALISI DI SAVONA (CONSOB)
Basta con l'anarchia delle monete digitali
- PARLA CLARICH (EX FONDAZIONE)
Ecco perché ora Siena deve scendere dal Monte





T. Rowe Price
INVEST WITH CONFIDENCE



AZIONARIO AMERICANO



Decisioni politiche negli Stati Uniti che fanno la storia



Decisioni di investimento negli Stati Uniti che fanno la differenza

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

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

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

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

Vaccini: Assporti, inserire portuali in categorie 'essenziali'

Perché proseguano in sicurezza attività logistica Paese

Assporti, con una nota del 5 gennaio indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inseriti tra le categorie da vaccinare prioritariamente. "Grazie a impegno, rischi e sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori - si legge nella nota -, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo - prosegue la nota -, si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle rsa e le persone di età avanzata, fra quelli delle "attività essenziali" vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese". (ANSA).



Assoporti, vaccinare i lavoratori dei porti è prioritario

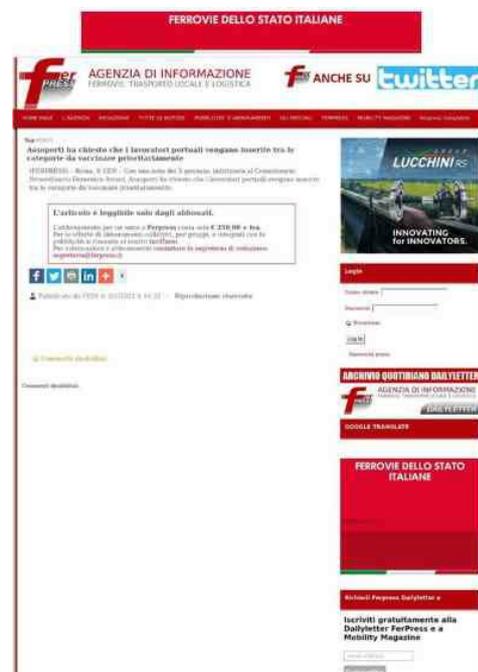
Assoporti chiede la vaccinazione prioritaria per i lavoratori dei porti

Roma Con una nota del 5 gennaio, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, **Assoporti** ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle attività essenziali vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.



Assoporti ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente

(FERPRESS) Roma, 8 GEN Con una nota del 5 gennaio, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, **Assoporti** ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle attività essenziali vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.



Informare

Primo Piano

Assoporti chiede che i lavoratori dei porti siano inseriti tra le categorie da vaccinare prioritariamente

Inviata una nota al commissario straordinario Arcuri L' Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**) ha inviato martedì una nota indirizzata a Domenico Arcuri, commissario straordinario per l' attuazione delle misure per fronteggiare la crisi sanitaria da Covid-19, con cui ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all' impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l' emergenza sanitaria e questo ha garantito l' approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. **Assoporti** ha quindi richiesto che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle Rsa e le persone di età avanzate, fra quelli delle "attività essenziali" vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.

The screenshot shows the website 'inforMARE', a daily newspaper for port operators and users. The main headline reads: 'Assoporti chiede che i lavoratori dei porti siano inseriti tra le categorie da vaccinare prioritariamente'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Inviata una nota al commissario straordinario Arcuri'. The article text is partially visible, starting with 'L'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) ha inviato martedì una nota indirizzata a Domenico Arcuri, commissario straordinario per l'attuazione delle misure per fronteggiare la crisi sanitaria da Covid-19, con cui ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Assoporti ha quindi richiesto che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle Rsa e le persone di età avanzate, fra quelli delle "attività essenziali" vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.'

Below the article, there is a 'WEB' section with a search bar and a table for finding travel information. The search bar contains the text 'Cerca il tuo albergo' and has fields for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. The table below it shows search results for '0 Altre destinazioni' with dates '8' and '9' for January 2021.

Informatore Navale

Primo Piano

ASSOPORTI CHIEDE LA VACCINAZIONE PRIORITARIA PER I LAVORATORI DEI PORTI

Roma - Con una nota del 5 gennaio, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, **Assoport** ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all' impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l' emergenza sanitaria e questo ha garantito l' approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle "attività essenziali" vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.



Assoporti chiede la vaccinazione prioritaria anche per i lavoratori portuali ed il personale delle Authority

Assoporti scende in campo a tutela dei lavoratori portuali. Con una nota del 5 gennaio scorso, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, l'associazione che riunisce i porti italiani, ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inseriti tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, **Assoporti** richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle Rsa e le persone di età avanzate, fra quelli delle attività essenziali vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.



La Provincia di Civitavecchia

Primo Piano

Assoporti chiede la vaccinazione prioritaria anche per i lavoratori portuali ed il personale delle Authority 97574752

Condividi **Assoporti** scende in campo a tutela dei lavoratori portuali. Con una nota del 5 gennaio scorso, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, l'associazione che riunisce i porti italiani, ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inseriti tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, **Assoporti** richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle Rsa e le persone di età avanzate, fra quelli delle "attività essenziali" vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.

The screenshot shows the article on the website 'la Provincia'. The main headline is 'Assoporti chiede la vaccinazione prioritaria anche per i lavoratori portuali ed il personale delle Authority 97574752'. Below the headline, there is a 'Condividi' section with social media icons. The article text is partially visible, starting with 'Assoporti scende in campo a tutela dei lavoratori portuali. Con una nota del 5 gennaio scorso, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, l'associazione che riunisce i porti italiani, ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inseriti tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, Assoporti richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle Rsa e le persone di età avanzate, fra quelli delle "attività essenziali" vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese. ©RIPRODUZIONE RISERVATA Condividi.'

Assoporti chiede la vaccinazione prioritaria per i lavoratori dei porti

ROMA Con una nota del 5 gennaio, indirizzata al Commissario Straordinario Domenico Arcuri, **Assoporti** ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle 'attività essenziali' vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.

The screenshot shows the website 'CENTUMCELLAE NEWS' with the date 'venerdì, 8 gennaio 2021'. The main article headline is 'Assoporti chiede la vaccinazione prioritaria per i lavoratori dei porti'. Below the headline is a photograph of a port with several blue cranes. To the right of the article, there are several smaller news items: 'PROTEZIONE CIVILE Coronavirus, la mappa del contagio in Italia', 'La mappa del contagio nel mondo da Coronavirus', and 'L'ultimo bolide...'. At the bottom of the article, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn.

Vaccini prioritari ai lavoratori portuali

Lo chiede Assoportì al Commissario straordinario Arcuri

Redazione

ROMA Inserire i lavoratori portuali tra le categorie che accedono ai vaccini prioritariamente. È la richiesta che Assoportì ha indirizzato al Commissario straordinario Domenico Arcuri, mettendo in evidenza come grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si siano mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo abbia garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. La nota dell'associazione chiede che tra le attività essenziali per la somministrazione dei vaccini anti Covid, dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle Rsa e le persone di età avanzate, vengano inclusi i lavoratori dei porti compreso il personale delle Autorità di Sistema portuale, per poter proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINONI SRL'. The main headline is 'Vaccini prioritari ai lavoratori portuali' with a sub-headline 'Lo chiede Assoportì al Commissario straordinario Arcuri'. Below the headline is a map of Italy. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'RISPONDI' button. Below the map, there is a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button. At the bottom, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'RACCOMANDATI' with various article thumbnails and titles.

Assoporti, vaccinare prioritariamente anche i lavoratori portuali

La richiesta, che include i dipendenti delle Adsp, avanzata al commissario Arcuri

08 Gennaio 2021 - Roma - Con una nota del 5 gennaio, indirizzata al commissario straordinario Domenico Arcuri, **Assoporti** ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente. La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese. Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle attività essenziali vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.



Assoporti, vaccinare prioritariamente anche i lavoratori portuali

La richiesta, che include i dipendenti delle Adsp, avanzata al commissario Arcuri

08 Gennaio 2021 - Roma - Con una nota del 5 gennaio, indirizzata al commissario straordinario Domenico Arcuri, **Assoporti** ha chiesto che i lavoratori portuali vengano inserite tra le categorie da vaccinare prioritariamente.

La nota evidenzia che grazie all'impegno, i rischi e i sacrifici di tante lavoratrici e lavoratori, i porti non si sono mai fermati durante l'emergenza sanitaria e questo ha garantito l'approvvigionamento dei beni essenziali in tutto il Paese.

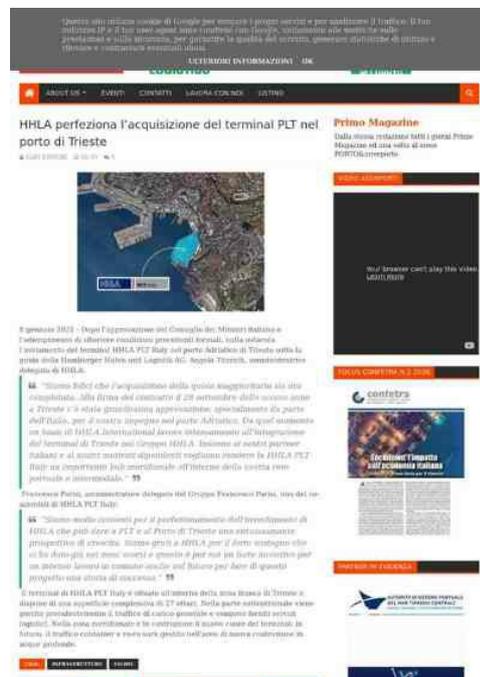
Per tale motivo, nella nota si richiede che dopo le categorie degli operatori socio-sanitari, i residenti e il personale delle RSA e le persone di età avanzate, fra quelli delle "attività essenziali" vengano inclusi i lavoratori dei porti, unitamente al personale delle Autorità di Sistema Portuale, affinché gli stessi possano proseguire in piena sicurezza le proprie attività nella catena logistica del Paese.

di **reportage** Porto Ravenna News

HHLA perfeziona l' acquisizione del terminal PLT nel porto di Trieste

GAM EDITORI

8 gennaio 2021 - Dopo l' approvazione del Consiglio dei Ministri italiano e l' adempimento di ulteriori condizioni precedenti formali, nulla ostacola l' avviamento del terminal HHLA PLT Italy nel porto Adriatico di Trieste sotto la guida della Hamburger Hafen und Logistik AG. Angela Titzrath, amministratrice delegata di HHLA: "Siamo felici che l' acquisizione della quota maggioritaria sia ora completata. Alla firma del contratto il 28 settembre dello scorso anno a Trieste c' è stata grandissima approvazione, specialmente da parte dell' Italia, per il nostro impegno nel porto Adriatico. Da quel momento un team di HHLA International lavora intensamente all' integrazione del terminal di Trieste nel Gruppo HHLA. Insieme ai nostri partner italiani e ai nostri motivati dipendenti vogliamo rendere la HHLA PLT Italy un importante hub meridionale all' interno della nostra rete portuale e intermodale." Francesco Parisi, amministratore delegato del Gruppo Francesco Parisi, uno dei co-azionisti di HHLA PLT Italy: "Siamo molto contenti per il perfezionamento dell' investimento di HHLA che può dare a PLT e al Porto di Trieste una entusiasmante prospettiva di crescita. Siamo grati a HHLA per il forte sostegno che ci ha dato già nei mesi scorsi e questo è per noi un forte incentivo per un intenso lavoro in comune anche nel futuro per fare di questo progetto una storia di successo." Il terminal di HHLA PLT Italy è situato all' interno della zona franca di Trieste e dispone di una superficie complessiva di 27 ettari. Nella parte settentrionale viene gestito prevalentemente il traffico di carico generale e vengono forniti servizi logistici. Nella zona meridionale è in costruzione il nuovo cuore del terminal: in futuro, il traffico container e ro-ro sarà gestito nell' area di nuova costruzione in acque profonde.



porti

Il Mit finanzia la diga di Genova

De Micheli: «Se il costo del primo lotto salirà, aggiungeremo risorse»

La diga foranea del porto «è l'opera fondamentale per rendere Genova, con continuità nel tempo, il porto di riferimento del Paese e uno dei grandi porti europei e mondiali». Parola del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, che punta anche a smorzare le polemiche sul fatto che il Recovery plan del Governo preveda, per l'opera, fondi per 500 milioni, a fronte di un primo lotto di lavori che avrà un costo compreso tra 750 e 950 milioni (l'intera diga costerà tra 1,1 e 1,3 miliardi). La De Micheli è intervenuta ieri, via web, all'avvio del dibattito pubblico per l'opera, che si apre ufficialmente oggi, e che vede sul tavolo tre ipotesi progettuali (in un primo tempo erano quattro poi una è stata scartata). Quella denominata numero 2 prevede una nuova diga con l'ingresso delle navi nel porto da Levante e ha un costo di circa 850 milioni per la prima fase funzionale. Anche la numero 3 delinea un ingresso da Levante ma con maggiori possibilità di manovra per le navi da crociera che devono entrare nel porto storico: questa soluzione è quella da 950 milioni. L'ipotesi numero 4 prevede, invece, l'ingresso delle navi da Ponente ed è quella più economica per la prima fase: 750 milioni. Il dibattito pubblico, che si concluderà a metà febbraio, porterà a una decisione definitiva. Ma la soluzione che appare migliore sia al presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Signorini, sia al comandante del porto di Genova, l'ammiraglio Nicola Carlone, sia alle istituzioni locali, è quella da 950 milioni. Il ministro, d'altro canto, ha dato ampi segnali d'apertura: «Per noi - ha affermato - la diga foranea è talmente importante che 500 milioni sono già finanziati e sono l'ipotesi di contributo finanziario che il Mit dà all'Adsp nel caso in cui la cifra complessiva dell'operazione si attesti intorno ai 750 milioni. Ma se, alla fine del percorso, altre soluzioni progettuali dovessero avere un risultato positivo e dovessero avere costi superiori, noi, senza neanche dover fare una legge, abbiamo già strumenti amministrativi, cioè atti del ministro, che consentiranno di completare eventuali incrementi dei costi, se il progetto scelto sarà più oneroso». L'investimento è talmente strategico, ha detto la De Micheli, che è stato incluso nell'elenco di opere «che il presidente del Consiglio ha mandato alle Camere» e per le quali si prevede «il commissariamento e, quindi, i poteri acceleratori su attività di progettazione, autorizzazione, di gara e poi esecuzione dei lavori». Il ministro ha anche annunciato che il Governo provvederà «a fare ricorso alla Corte Ue contro la decisione di Bruxelles» di rimuovere l'esenzione dall'imposta sulle società per le Adsp. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



LA CITTÀ FERITA

La sfida di Genova: una nuova diga foranea per il porto

FABIO CANESSA

Genova Era il 1874 quando Luigi Raffaele De Ferrari, duca di Galliera, decise di donare 20 milioni dell' epoca per costruire una diga foranea a protezione del porto di **Genova**. Per capire l' importanza di quel gesto, basti pensare che la piazza principale della città porta il suo nome. Oggi, dopo quasi 150 anni, prende il via il dibattito sull' opera che dovrà in gran parte sostituirla: una nuova barriera distante 800 metri dalla costa che permetterà alle navi più grandi del mondo di manovrare agevolmente in quello che la ministra De Micheli ha definito in prospettiva «il porto di riferimento del Paese». Perché una nuova diga? Perché altrimenti «il porto di **Genova** rischia di non poter espandere il proprio mercato e di perdere importanti quote di quello attuale - spiega il presidente dell' Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini -. L' Europa ha acceso un faro da tempo sull' accessibilità allo scalo, sia marina sia terrestre». Oggi una portacontainer da oltre 26mila Teu - il record mondiale di lunghezza è 400 metri - non riuscirebbe a fare 'inversione di marcia' nel bacino genovese. Per la città ferita dalla tragedia di ponte Morandi, insomma, si tratta di un' occasione da non perdere per non trovarsi esclusa dai traffici merci globali che attraversano il corridoio **Genova**-Rotterdam. «È un' opera strategica fondamentale, un prerequisito. Non farla renderebbe meno efficaci e produttive le grandi somme di denaro già investite per attrezzare una logistica a terra che nei prossimi anni sarà competitiva con le migliori d' Europa», ha ricordato il presidente ligure Giovanni Toti. Da domani prenderà il via il dibattito pubblico, una serie di incontri aperti alla cittadinanza (in streaming anziché in presenza, causa pandemia) che dovrà portare a selezionare una delle alternative proposte dalla Technital, la società veneta che ha vinto l' appalto per la progettazione. I costi? Tra un miliardo e 1,3 miliardi di euro, di cui 750-950mila per il primo lotto funzionale, a seconda dello scenario scelto. Per vederla realizzata dovranno passare otto anni. Sul piatto ci sono già 500 milioni inseriti dal governo nel recovery plan per finanziare la prima fase, somma che dovrà comunque essere integrata dall' Autorità portuale, ma che in ogni caso non basterà se verrà opzionato il progetto più oneroso. «Nessuno pensi che non realizzeremo la diga», ha avvertito però in videoconferenza la ministra De Micheli offrendo poi una garanzia: «Noi abbiamo già strumenti amministrativi che consentiranno di finanziare l' aumento dei costi». Ma i sogni di **Genova** non si limitano alle mega-navi. «Nella mia mente malata - scherza il sindaco Marco Bucci - ho pensato anche a un percorso di tram, metropolitana, qualcosa che possa unire la città da ovest a est. In Olanda le dighe sono anche vie di comunicazione ». RIPRODUZIONE RISERVATA



E IL MINISTRO GIUDICA «PETTEGOLEZZI» I FINANZIAMENTI NEGATI

Presentata la nuova diga Il governo ha già dubbi

Il sottosegretario Traversi: «I calcoli sull' aumento dei traffici in porto li hanno fatti quando non c'ero io, andrò a vederli»

Diego Pistacchi Oltre un' ora e mezzo di introduzione, poi, negli ultimi dieci minuti, l' esempio concreto di cosa rischia di essere il dibattito pubblico sulla nuova diga del porto di Genova. Con un' obiezione che mette in discussione l' utilità dell' opera, considerandola in sostanza uno spreco di denaro. E il governo che risponde di non saperne niente e si chiama fuori. A Palazzo San

Giorgio sarebbero apprezzabili tutti gli interventi che introducono la fase dell' apertura del confronto sull' infrastruttura attesa da anni. Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale, Paolo Emilio Signorini, si prodiga a spiegare come l' attuale scalo non sia in grado di accogliere ai terminal di Sampierdarena, le nuovi maxi navi da 400 metri. L' ammiraglio Nicola Car lone, comandante della guardia costiera e direttore marittimo della Liguria, mette in risalto l' enorme maggior sicurezza che ci sarebbe per consentire l' evoluzione di questi giganti del mare in un diametro di 800 metri, rispetto agli attuali 200 dove comunque non sarebbe possibile manovrare. Il governatore Giovanni Toti trova la sintesi in una frase: «La nuova diga non è utile, è indispensabile se vogliamo andare avanti». Seguono le illustrazioni tecniche di tre diverse soluzioni. La prima prevede sostanzialmente due canali di ingresso da levante, uno per le merci e uno per le navi passeggeri (crociere e traghetti). La seconda, con due varianti, riserva sempre da levante un canale alle navi passeggeri mentre consente l' ingresso simultaneo a tutti le navi nella seconda fascia. La terza mantiene anche un ingresso da ponente per tutti, riservando quello da levante ai soli passeggeri. Si capirà, nel corso della presentazione, che **Autorità** Portuale e capitaneria, ma anche le altre istituzioni, propenderebbero per la seconda, ancorché un po' più costosa. Ma non è questo il problema. Perché di questo, appunto, si dovrebbe parlare nel corso del dibattito pubblico, dando comunque per scontato che la diga si faccia. Invece arriva poi la domanda che gela tutti. Sostanzialmente mette in discussione l' idea che il porto di Genova possa raddoppiare i traffici nei prossimi sette/otto anni. In più - secondo l' obiezione sollevata da un cronista a nome di due testate in Liguria ci sarà più offerta già con la piattaforma Maersk di Vado a pieno regime e con La Spezia, mentre anche Livorno amplierà le banchine. Cioè, a cosa servirebbe spendere tanti soldi a fronte di una concorrenza che - è sottinteso - rende poco credibili le stime di crescita del porto? Signorini ricorda che si tratta di una scelta comunque indispensabile per le navi di nuova generazione, oltre che di offerta di quantità. Le navi non verrebbero più del tutto. C' è poi la questione sicurezza. Il sindaco Marco Bucci prende la parola per ricordare quanto già sottolineato in sede di presentazione: «Quando 120 anni fa l' ingegner De Ferrari, marito della Duchessa di Galliera, progettò e realizzò l' odierna diga, non sapeva che sarebbero arrivati i container e queste navi, allora sarebbe sembrata uno spreco quella diga». Tutto ok se non prendesse la parola Roberto Traversi, sottosegretario alle Infrastrutture con delega ai porti. Il ligure Roberto Traversi. «Rispondo volentieri al Fatto Quotidiano - si scioglie subito in un sorriso grillino verso l' unica testata che gli interessa e di fronte alla quale si giustifica subito -. Questi calcoli non li ho fatti io, io sono qui solo da un anno. Questa opera interessa il governo per la sicurezza. Ma i calcoli (sui maggiori traffici, ndr) me li andrò a vedere». Perfetto.



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

Un sottosegretario che ammette di non sapere ciò di cui parla, ne prende le distanze e in sostanza promette di farsi una personalissima analisi costi -benefici. Da oggi e fino al 2 febbraio verranno fatte riunioni e confronti con cittadinanza e categorie. Ma conoscere l' atteggiamento e la «competenza» del sottosegretario non lascia tranquilli. E a poco serve sapere che in un' abbondante ventina di minuti di intervento, il ministro «titolare», Paola De Micheli, ha giurato e spergiurato che il governo ha occhi solo per la Liguria, che qui ha già finanziato e vuole finanziare tutto. Che se i soldi non si vedono non c' è problema, che se non li mettono nel Recovery Plan c' è da stare tranquilli perché verranno messi in altri modi, che c' è la sua parola. «Mancano i soldi per la sostituzione della flotta? Può darsi, ma lo faremo è l' essenza delle sue parole -. Mettiamo 500 milioni per finanziare un' opera da 750. Costerà di più? Li troveremo. Non date retta a certi pettegolezzi che si sentono in questi giorni». Dalle «narrazioni sbagliate dei fatti» per negare la paralisi causata dal suo ministero sulle autostrade liguri, ai «pettegolezzi» sulle opere liguri dimenticate. Come fare a non fidarsi?

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Diga di Genova, tre progetti in lizza Otto anni di lavori

Dodici mesi per la progettazione, poi via ai cantieri in porto Il conto sale a 1,3 miliardi. Il governo blinda i soldi per l'opera

SIMONE GALLOTTI

Quando scandisce bene «non lasceremo nulla di intentato» le orecchie dei presenti si tendono, per soppesare le parole della ministra Paola De Micheli in collegamento da Roma. Spiega che l'opera è blindata e non ci devono essere dubbi sulla sua realizzazione: «Attenderemo l'esito della discussione di questi giorni e con un atto amministrativo completeremo il finanziamento della diga, insieme al contributo già previsto dall'Autorità portuale». Significa che toccherà al dibattito pubblico partito ieri fare le considerazioni sulla scelta migliore del progetto della nuova del porto di Genova, poi si passerà alla fase operativa. Otto anni per la realizzazione, di cui un anno per la progettazione e sette per la costruzione. La prima fase funzionale, come viene chiamata nelle slide di Technital, il colosso che ha vinto la gara per costruirla, costerà tra i 750 e i 950 milioni. Sin qui i costi sono coperti, nel ragionamento della ministra: 500 milioni arrivano dal Recovery Plan, il resto, come conferma il presidente del porto Paolo Signorini, lo metterà l'Authority. Ma servono 1,3 miliardi per completare l'opera. Ed è qui che arriverà in soccorso la ministra, con un semplice atto amministrativo. «Siamo più tranquilli» spiega Signorini che incassa così l'appoggio di Roma. «La diga per noi è un investimento strategico - dice ancora la ministra -. Non c'è solo il Recovery Fund, insomma». E spiega ancora che in Liguria arriveranno «quasi 20 miliardi fra infrastrutture, mobilità e portualità. È una scelta strategica di riconoscimento del ruolo di questa regione, perché la portualità ligure è la porta del Mediterraneo». Per il governatore Giovanni Toti «è un momento storico: la nuova diga è un prerequisito perché tutto quello che stiamo costruendo a monte vada a sistema e possa essere sfruttato al 100% delle proprie possibilità. Non farla renderebbe meno efficaci e produttive le grandi somme di denaro già investite per attrezzare una logistica a terra che nei prossimi anni sarà competitiva con le migliori logistiche d'Europa». Il sindaco Marco Bucci allarga lo sguardo: «Non è un investimento solo per Genova, ma per la Liguria, l'Italia e il Nord Europa». Con la nuova diga si punta al raddoppio dei container a Sampierdarena, portando il traffico da 1 a 2 milioni di teu, anche se Roberto Traversi, il sottosegretario ai porti dei 5Stelle, promette di studiare la modalità con cui si è arrivati a definire questo futuro boom. Se a Genova regna la pace istituzionale, a Roma il clima è diverso. Raffaella Paita, presidente della commissione trasporti, mena fendenti: «Abbiamo fatto bene a chiedere una correzione di linea sui finanziamenti alla diga e l'abbiamo ottenuta. Ora servono i commissari delle opere: aspettiamo da sei mesi». Sui porti intanto la ministra annuncia «il ricorso alla Corte europea contro la decisione di Bruxelles di tassare tasse ai porti italiani» e spegne l'entusiasmo degli armatori per il rinnovo della flotta con i soldi del Recovery: «Ma li metteremo noi e faremo anche più velocemente». --



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Al via il dibattito pubblico Bucci: 'Sopra forse un tram

FRANCESCO MARGIOCCO

Il dibattito pubblico parte con l'ammiraglio Nicola Carlone che si schiera decisamente a favore di uno dei tre progetti: «Con qualche modifica, la seconda soluzione prospettata per la diga offre maggiori possibilità di accesso e manovra alle navi mercantili e da crociera», dice il comandante del porto al termine della conferenza stampa che ha dato il via al dibattito pubblico sulla diga. Lo dice, spiega, dopo averne «discusso a lungo con piloti e rimorchiatori», diretti interessati. Al suo fianco, il sindaco Marco Bucci annuisce. Con questo endorsement si avvia così il dibattito pubblico sull'infrastruttura, primo incontro questa mattina alle 10 in diretta Internet sul sito www.dpdigaforanea.it. È la prima applicazione della legge che, nel 2018, sul modello di quanto avviene in Francia, ha istituito il débat public per le opere pubbliche di rilievo. Prima del cantiere, e prima della progettazione definitiva, l'opera va discussa con la cittadinanza. Per la diga, dopo l'incontro di questa mattina in cui le tre ipotesi di progetto saranno illustrate, la discussione proseguirà venerdì 15, 22 e 29 gennaio, dalle 17 alle 19. Chiunque potrà seguire online e mandare, attraverso il sito, le proprie osservazioni. Il

coordinatore Andrea Pillon, esperto in mediazione dei conflitti e partner della società Avventura Urbana, ne terrà conto nella sua relazione finale. «Il dibattito avrà tanto più successo, quante più proposte riceveremo dai cittadini». Dalle proposte, potranno nascere modifiche al progetto. «La politica e i progettisti potranno anche scartarle tutte, ma dovranno motivare le proprie scelte», dice Pillon. «Più le opere sono condivise, meglio si realizzano». Le tre ipotesi di lavoro, presentate dal progettista Technital, hanno in comune l'allargamento del bacino portuale di Sampierdarena che passa da 200 a 800 metri. Quella indicata da Carlone, consente di avere due accessi da Levante, uno per le navi passeggeri e l'altro per le cargo. Otto anni di lavoro e un costo previsto di 1-1,3 miliardi, daranno a Genova «una delle opere più importanti mai realizzate in campo marittimo», secondo il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini. Il sindaco Bucci, sogna qualcosa di più di una diga. «Non dobbiamo pensare a un'opera inerte. La diga potrà ospitare delle piccole pale eoliche e sfruttare il moto ondoso per produrre energia. Ne ho anche discusso con Renzo Piano. Di più: potrebbe diventare una via di trasporto, per un moderno tram. Anche se quest'ultima, per ora, è solo una mia suggestione ardita». --



Diga del porto, il via con il dibattito "Non solo difesa, produrrà energia"

di Massimo Minella Una nuova diga per il porto di Genova. Annunciata da anni, evocata a più riprese come la ricetta salvifica dello scalo, trova concretezza nell' avvio di quel " dibattito pubblico" che è elemento di confronto con il territorio fondamentale per poter procedere in modo condiviso. L' opera viene presentata a Palazzo San Giorgio nelle sue linee essenziali, all' interno di un piano da cui pescare la soluzione ottimale per il porto. Sul tavolo, al momento, ce ne sono tre, differenti soprattutto per l' accesso ai terminal dello scalo di Sampierdarena, ma comuni nell' ineluttabilità della realizzazione dell' opera. Poter contare su una nuova diga, che secondo il sottosegretario ai Trasporti Roberto Traversi potrebbe nascere già nel 2026 (ipotesi ottimistica), significa infatti garantire l' entrata e l' uscita dal porto delle grandi navi portacontainer e delle nuove unità da crociera. Costruita a cinquecento metri da quella attuale, la nuova diga consentirebbe ad esempio alle fullcontainer di Msc dirette al terminal Bettolo di muoversi all' interno di uno spazio acqueo di 800 metri. I segue a pagina 6

La nuova diga Un rendering dell' infrastruttura k Traversi Sottosegretario segue dalla prima di cronaca E spazi altrettanti ampi avrebbero le navi da crociera di Costa e di Msc dirette alla Stazione Marittima e le altre unità destinate ai terminal privati. Navigazione in sicurezza, quindi, come primo elemento alla base dell' operazione, come spiegano il presidente dell' **autorità di sistema portuale** Paolo Signorini e il comandante della Capitaneria di porto Nic ola Carlone. Ma l' investimento di un miliardo di euro parte da questo primo elemento per ampliarsi sulla strategia di crescita complessiva dello scalo che avrà necessità di un' adeguata logistica a terra, per gestire al meglio il flusso crescente delle merci e dei passeggeri. Technital, che guida il consorzio di aziende concentrate sul progetto di fattibilità, ha già iniziato a operare sulle tre ipotesi di lavoro e sta sondando i fondali su cui verrà poggiata l' infrastruttura. Finora in ambito marittimo non ci si è ancora spinti tanto in là in Italia, e non solo dal punto di vista del le distanze. I 500 metri dalla diga attuale, che in prospettiva verrà demolita, e gli oltre 50 metri di profondità sono infatti il punto il cui sorgerà una infrastruttura "attiva", non solo barriera contro la forza del mare, ma anche fabbrica di energia, con il moto ondoso che si frange sui cassoni e il vento intercettato dalle pale eoliche. I tempi lunghi della costruzione e i costi ingenti tutti a carico del pubblico che potrà beneficiare anche dei finanziamenti del Recovery Fund verranno suddivisi per lotti costruttivi, con due step fondamentali. Nella prima fase si interverrà per garantire protezione e sicurezza alle navi dirette a Calata Bettolo (il nuovo terminal per le meganavi da oltre 20mila container di Msc), nella seconda si darà protezione a tutti gli altri terminal. Da oggi scatta il " dibattito pubblico" con l' invito a presentare suggerimenti e critiche per fornire elementi utili a migliorare la progettualità. Una serie di incontri da cui scaturiranno idee utili a capire il destino del primo porto d' Italia. Si parte con la presentazione pubblica, utile per valutare con cittadini e soggetti interessati tutte le potenzialità del progetto. E ogni osservazione dovrà essere valutata con attenzione. « Dobbiamo fare quest' opera perché il problema principale del bacino storico è l' accessibilità nautica - spiega Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **autorità di sistema portuale** del Mar Ligure occidentale che riunisce gli scali di Genova, Savona e Vado Ligure - Le grandi navi merci



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

e passeggeri che ormai raggiungono i 400 metri di lunghezza hanno difficoltà a fare manovre di evoluzione nel bacino e hanno difficoltà a entrare nel canale di Sampierdarena quando una nave è accostata. E risolvere l'accessibilità è una priorità non cittadina ma europea ». - (massimo minella) L'infrastruttura Tre le ipotesi progettuali per la diga che ha un costo che oscilla fra 1 e 1,3 miliardi. A destra, nel fotoservizio di Andrea Leoni, alcune immagini della presentazione a palazzo San Giorgio.

Le reazioni La ministra dei Trasporti " I porti tassati? Deciso il ricorso alla Corte Europea"

"Facciamo come Annibale" De Micheli fra storia e futuro

di Massimo Minella In fondo Annibale si chiamava anche Barca. Per cui non è poi così fuori luogo quel parallelo ardito che la ministra dei Trasporti Paola De Micheli fa, unendo più di duemila anni di storia per passare dalla strada aperta con coraggio da Annibale alla realizzazione della nuova diga del porto. Il suo intervento, in videoconferenza da Roma, è in realtà un grande omaggio a Genova e alla Liguria che la titolare del Mit indica come sua "passione aggiuntiva". Sarà forse per la vicinanza fisica fra la sua Emilia e la Liguria, più probabilmente per il fatto di aver praticato parecchio quest'ultima durante il suo mandato, ma De Micheli sottolinea come sul fronte infrastrutturale questo il territorio sia il più sostenuto dal governo. Così si arriva velocemente fino al parallelo con il transito del cartaginese Annibale sulle Alpi e alla sua celebre frase che De Micheli indica in latino e poi traduce in italiano: "O troverò la strada o la farò". Chissà, forse anche il racconto delle soste piacentine lungo il Trebbia del condottiero africano ha fatto breccia nella ministra che arriva proprio da Piacenza, ma il senso della frase ha un suo perché. « Quando una strada non c'è, la costruiamo e questo è esattamente quello che si sta realizzando con la nuova diga del porto di Genova ». La ministra sottolinea la valenza non certo locale dell'infrastruttura. «Non dovete immaginare nemmeno per un istante che questo ministero possa lasciare qualcosa di intentato - aggiunge - Questa è un'opera fondamentale per rendere Genova il porto del Paese e anche dell'Europa. Vediamo quali decisioni verranno prese e, se sarà necessario, di fronte a una crescita dei costi completeremo i finanziamenti con nuovi contributi. Noi non ci distraiamo ». De Micheli ricorda come la Liguria, alla fine, fra infrastrutture, mobilità e portualità, potrà beneficiare di quasi 20 miliardi, un "piano poderoso" che poggerà su ferrovia, strada e mare, « che è la prima risorsa del Paese». Il governo ha iniziato la sua azione proprio dallo scalo genovese, con il ribaltamento a mare del cantiere di Sestri e prosegue adesso con la diga, che inizia il suo cammino dal dibattito pubblico. « Decisione giusta che noi abbiamo messo a norma - spiega la titolare del Mit - più queste opere sono condivise, più si velocizzano. Il tasso di condivisione, infatti, è pari a quello di successo dell'infrastruttura». De Micheli annuncia anche battaglia contro l'Unione Europea che ha imposto la tassazione ai porti. « Il prossimo decennio sarà quello del salto di qualità della portualità italiana - spiega - E non a caso questo non è passato in sordina in Europa. Tutti si sono accorti tutti di questa volontà del governo e sono arrivati anche segnali poco amichevoli, come la vicenda legata alla fiscalità sulle autorità portuali. Su questo proprio ieri (giovedì per chi legge n. d. r.) abbiamo fatto una riunione tecnica e vi annuncio che provvederemo a fare ricorso alla Corte Europea contro la decisione di Bruxelles ». Ora però l'attenzione si concentra sulla nuova opera, che inizia il suo lungo cammino. Bisogna innanzitutto scegliere quale delle tre soluzioni prospettate dai tecnici sia la migliore, al di là dei costi di realizzazione. Poi si procederà su un arco di tempo che potrebbe anche essere di dieci anni. Il ministero dà all'**authority** 500 milioni, nel caso la cifra complessiva sia di 750 - chiude De Micheli - se i costi saranno superiori e l'impegno più oneroso, metteremo a disposizione nuovi strumenti attraverso atti specifici del ministro».



Porto Genova: De Micheli, per diga non solo fondi Recovery

"In Liguria nei prossimi anni investiremo quasi 20 miliardi"

(ANSA) - GENOVA, 08 GEN - "La nuova diga del porto di Genova è talmente importante che per noi 500 milioni sono già finanziati (con il Recovery, ndr) e sono l' ipotesi di contributo finanziario che il ministero dà al porto nell' ipotesi in cui la cifra dell' operazione si attesti attorno ai 750 milioni. Se ci sarà una soluzione progettuale più costosa, abbiamo già gli strumenti amministrativi per completare l' eventuale dei costi". Lo ha detto la ministra delle infrastrutture Paola De Micheli partecipando in collegamento alla presentazione del Dibattito pubblico sulla nuova diga foranea che parte da tre ipotesi progettuali e ha un costo complessivo che oscilla fra 1 e 1,3 miliardi, con il primo lotto funzionale fra i 750 e i 950 milioni. "Vi chiedo di non immaginare nemmeno lontanamente, che questo ministero possa lasciare qualcosa di intentato per la realizzazione della diga perché questa è l' opera fondamentale per rendere Genova il porto di riferimento del Paese e uno dei grandi porti europei e mondiali" ha aggiunto. "La diga per noi è un investimento strategico". Non c' è solo il Recovery fund, insomma. Inoltre "la Liguria nei prossimi anni sarà beneficiaria del massimo delle risorse che verranno messe a disposizione da tutte le fonti di finanziamento: investiremo in Liguria quasi 20 miliardi fra infrastrutture, mobilità e portualità. E' una scelta strategica di riconoscimento del ruolo di questa regione, perché la portualità ligure è la porta del Mediterraneo". (ANSA).



Porti: tasse Ue; De Micheli, Faremo ricorso a Corte Europea

Vicenda è segnale poco amichevole

(ANSA) - **GENOVA**, 08 GEN - "Proprio ieri abbiamo fatto una riunione e abbiamo deciso che faremo ricorso alla Corte europea contro la decisione di Bruxelles sulle tasse ai porti italiani". La ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli ha annunciato la decisione in occasione della presentazione dell' avvio del Dibattito pubblico sulla nuova diga per il **porto** di **Genova**. Il ricorso è contro l' ingiunzione di abolire l' esenzione dell' imposta sulle imprese concessa ai porti per i profitti che ricavano da attività economiche, come le concessioni, un braccio di ferro che procede da tempo. "Immaginiamo il prossimo decennio come quello del salto di qualità della portualità italiana nella competizione con i grandi porti del Nord e questa volontà del governo non è passato tanto in sordina in Europa - ha detto la De Micheli -. Non è un caso che siano arrivati segnali poco amichevoli, come la vicenda legata alla fiscalità delle autorità portuali". (ANSA).



Nuova diga Genova da 1 mld, parte il dibattito pubblico

Signorini, serve per accessibilità. Bucci, su muro anche tram

(ANSA) - GENOVA, 08 GEN - Sarà una grande opera da oltre un miliardo, una nuova diga necessaria per consentire l' ingresso e le manovre nel porto di Genova alle navi più grandi, lunghe oltre 400 metri e larghe 60, ma che potrebbe anche diventare una via di collegamento fra est e ovest della città. "Ad esempio ho pensato anche ad un percorso tram o una metropolitana" azzarda il sindaco Marco Bucci. Domani partirà il dibattito pubblico, presentato oggi a palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale. Il primo in Italia dopo il decreto attuativo del 2018, partirà domattina con la presentazione pubblica e servirà a esaminare con cittadini e soggetti interessati tutte le potenzialità del progetto, che parte con tre diverse ipotesi progettuali con cui il bacino portuale passerà dall' attuale larghezza di 200 metri fino a 800. La più accreditata è quella con accesso a levante sia per navi da crociera che cargo, mantenendo e tagliando un pezzo della vecchia diga per migliorare l' ingresso delle navi nel canale di Sampierdarena. I costi oscillano fra 1 e 1,3 miliardi, fra 750 e 950 milioni per la prima fase funzionale. Per la progettazione ci vorrà un anno e 7 per la realizzazione. "Dobbiamo fare quest' opera perché il problema principale del bacino storico è l' accessibilità nautica - spiega Paolo Emilio Signorini, presidente dei porti di Genova, Savona e Vado ligure -. Le grandi navi merci e passeggeri che ormai raggiungono i 400 metri di lunghezza hanno difficoltà a fare manovre di evoluzione nel bacino e hanno difficoltà a entrare nel canale di Sampierdarena quando una nave è accostata. E risolvere l' accessibilità è una priorità non cittadina ma europea". La diga attuale, che risale al 1847 non basta più per i nuovi colossi. "E' un' opera strategica fondamentale, un prerequisito perché tutto quello che stiamo costruendo a monte vada a sistema e possa essere sfruttato al 100% delle proprie possibilità: non farla renderebbe meno efficaci e produttive le grandi somme di denaro già investite per attrezzare una logistica a terra che nei prossimi anni sarà competitiva con le migliori logistiche d' Europa" ha detto il governatore Giovanni Toti elencando Terzo Valico, potenziamento della stazione marittima per le crociere e nuovi binari ferroviari in porto. "Non è un investimento per Genova, lo è per la Liguria, per l' Italia e l' Europa, Genova è la porta di ingresso del corridoio Reno-Alpi e come tale è porta di ingresso in Europa delle merci che vengono dall' Asia - dice Bucci - Ma non deve essere una cosa inerte, questo "muro" dà la possibilità di fare tante cose, non deve solo creare acqua calma per il porto ma ricadute economiche per la città: significa pale eoliche o movimento delle onde per l' energia. Ci stiamo lavorando, ne ho parlato con Renzo Piano" e anche appunto una "via" per tram e metropolitana. (ANSA).



Nuova Diga Foranea, al via domani il dibattito pubblico sulle tre opzioni: ecco come partecipare

Presentate le tre alternative: costi lievitati a 750-900 milioni per la prima fase, un miliardo-un miliardo e trecento milioni per l' opera complessiva

Parte domani mattina il dibattito pubblico sulla nuova diga foranea di Genova che sarà realizzata a circa 200 metri più al largo di quella attuale, creando una nuova configurazione degli accessi portuali. Per la prima volta nella storia il dibattito (che è stato mantenuto nonostante le deroghe sancite dal decreto Semplificazioni) sarà digitale (ci si può registrare sul sito ufficiale del dibattito stesso). Cittadini, associazioni, ma anche addetti ai lavori, potranno dire la loro su tre soluzioni alternative proposte dal raggruppamento di otto imprese che ha come capofila Technital. Antonio Lizzadro, il project manager dell'azienda, ha illustrato i tre progetti che riassumiamo per comodità in queste slide: NB: la soluzione alternativa numero 1 non esiste. La soluzione alternativa numero 3, che prevede un nuovo accesso a Levante, prevede l'accesso anche per le navi passeggeri dirette al Porto Antico, che poi possono transitare attraverso il varco in prossimità di calata Bettolo. Si tratta dell'opzione preferita sia dall'ammiraglio Nicola Carlone, comandante del porto di Genova, sia dal sindaco Marco Bucci. Lizzadro spiega: «Consente maggiore flessibilità per le manovre con navi da crociera che possono impegnare il canale esistente e si può quindi prevedere contemporaneamente l'ingresso di navi commerciali per Sampierdarena e navi passeggeri, inoltre consentirebbe uno sgravio dei traffici nei canali esistenti con influssi positivi per il diporto e i cantieri navali». Carlone conferma: «Questi accorgimenti migliorano la manovrabilità delle navi e le fanno anche uscire in sicurezza. Teniamo conto che ora le navi da crociera sono lunghe 330-340 metri e si allargano. Quello che conta è di considerare sia l'ingresso sia l'uscita delle navi anche per risolvere situazioni di emergenza. Noi caldeggiamo l'ampliamento dell'attuale ingresso recuperando anche il lato Polcevera dove si può guadagnare in uscita, tenuto conto anche del ruolo dei rimorchiatori e dei piloti». La terza e ultima soluzione (chiamata la numero 4) invece prende in considerazione l'idea di un imbocco da Ponente. Naturalmente le tre soluzioni hanno costi diversi: si va da 750 a 950 milioni euro per la cosiddetta fase A ovvero la prima fase funzionale, per arrivare a un costo complessivo di un miliardo o un miliardo e trecento milioni. La soluzione meno costosa sarebbe quella con l'ingresso da Ponente. Quasi il doppio rispetto a quanto ipotizzato nelle ipotesi iniziali. Il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli ha chiarito che il governo finanzia il progetto con i 500 milioni del Recovery Fund, ma che è disposto a inserire altro denaro attraverso un atto amministrativo fino a 750 milioni nel caso la scelta finale ricada sulle opzioni più costose. «Il governo tiene particolarmente a questa infrastruttura, oltre che a tutta la Liguria che beneficerà nei prossimi 5 anni del massimo delle risorse a disposizione da tutte le fonti di finanziamento: 20 miliardi di euro per infrastrutture, mobilità e portualità. L'abbiamo inoltre inserita tra le opere per cui è possibile nominare un commissario per l'accelerazione dei lavori». Anche il sottosegretario Roberto Traversi ribadisce che «Si tratta di un finanziamento molto importante, che mette Genova in primo piano nella programmazione del Recovery, una cifra considerevole anche rispetto a quanto viene investito negli altri porti italiani, che dimostra che il ministero crede tantissimo in questa infrastruttura, perché migliorerà sia la logistica sia l'infrastrutturazione di tutto il porto con grandissimo vantaggio per la sicurezza e per tutti gli stakeholder che ci lavorano». Il fatto che il progetto sia inserito



nel Recovery Plan, secondo Traversi «è un grandissimo vantaggio, un' opportunità che non si può sprecare, bisogna rispettare le tempistiche ma questo tutto sommato è un vantaggio per chi vuole realizzare l' opera. Nel 2026 bisognerà avere terminato, alla fine del prossimo anno bisognerà avere dato l' appalto, abbiamo delle logiche imposte dall' Europa, sbagliare



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

significa perdere i contributi. Dobbiamo tutti correre». Tutte e tre le soluzioni hanno dimostrato che sono sicure, attraverso studi utilizzando simulatori, e assicurano l'operatività **portuale** in sicurezza. Il presidente dell' **Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini spiega le motivazioni dell'opera: «Garantisce una maggiore protezione ai bacini interni, i transiti e le manovre delle navi in totale sicurezza, lo sviluppo dell'area **portuale**, attraverso l'incremento dei traffici. La nuova diga è progettata per consentire al Porto di Genova di ospitare in sicurezza navi più grandi, della lunghezza di 400-450 metri, senza limitare gli accessi e le manovre verso gli accosti ed adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Senza questo intervento, il porto di Genova rischia di non poter espandere il proprio mercato e di perdere importanti quote di quello attuale». L'authority ha scelto di compiere un percorso più scrupoloso possibile per realizzare l'opera nel modo corretto: gara europea e dibattito pubblico appunto: «Il problema di accessibilità al bacino storico del porto non è solo evidente - sottolinea Signorini - ma un punto centrale della politica dei trasporti europei. L'Europa ha acceso un faro da tempo sull'accessibilità al porto di Genova sia marina sia terrestre. Negli ultimi documenti di programmazione del corridoio Reno-Alpi è esplicitato più volte e considerato priorità europea. Per cui non è solo una posizione della Città, tanto che l'Europa ha già finanziato i primi studi della nuova diga del porto di Genova nel 2013». Per il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti la diga è indispensabile «se vogliamo andare avanti in quel percorso di crescita nella vocazione logistica **portuale** da sempre nel nostro dna. Non farla rendere meno efficaci e produttivi gli investimenti di denaro sulla logistica a terra». Il sindaco Marco Bucci ritiene che l'investimento sulla diga sia un «pensare a lungo termine. La facciamo per Genova, per il Nord Italia, per l'Italia e per l'Europa. Il corridoio Reno-Alpi porta il 55% delle merci europee. Tra 8 mesi sbarcherà qui il Blue Med, il cavo più importante di trasmissione dati. Una costruzione di questo genere può dare alla città non solo acqua calma, non solo merci, ma anche opzioni come le pale eoliche sul mare o per fare strade o percorsi di comunicazioni. Teniamo le menti aperte, ragioniamo come leader del mondo». Marco Rettighieri, responsabile di attuazione del programma straordinario degli interventi spiega: «La nuova opera coinvolgerà fondali di non semplice trattamento, visto che andremo a 50 metri di profondità, ma è un'opera essenziale per accogliere navi da 20-22 mila teus oltre che quelle da crociera. Ci lavorerà una serie di società italiane e straniere che rappresentano il fiore all'occhiello per questo tipo di lavori marittimi. Dovremo fare i conti con le non sempre facili condizioni atmosferiche che contraddistinguono il nostro clima, ma tutto ciò non ci impedirà di raggiungere i nostri obiettivi. Entro quest'anno assegneremo la prima parte di questi lavori». Andrea Pillon, di Avventura Urbana, sarà il coordinatore del progetto del dibattito: «Domani è previsto il primo incontro dalle 9 alle 12. Raccoglieremo osservazioni, proposte migliorative, individueremo eventuali criticità in modo che progettista e **Autorità portuale** possano prendere la decisione più consapevole rispetto all'opera. Parallelamente abbiamo costituito una commissione tecnica composta da Comune, Regione, Struttura commissariale, Adsp che ha compito di assistere e intervenire nel dibattito pubblico e fare incontri tecnici per ascoltare interlocutori come i presidenti dei Municipi, enti e organizzazioni portuali e aeroportuali, operatori portuali, rappresentanze di categoria e rappresentanze sindacali. Concluderemo con una mia relazione, posizioni emerse e proposte migliorative».

Genova24

Genova, Voltri

L'idea di Bucci: "Un tram sulla nuova diga del porto". De Micheli: "Pronti ad aumentare i fondi"

Al via il dibattito pubblico, al vaglio tre diverse soluzioni. De Micheli: "Genova sarà il porto di riferimento del Paese"

Genova . La nuova diga del porto di Genova? Potrebbe diventare una via di comunicazione con una linea di tram o di metropolitana. La suggestione arriva dal sindaco Marco Bucci nel giorno della presentazione del dibattito pubblico a palazzo San Giorgio sulla nuova opera che dovrà consentire l' arrivo delle navi più grandi del mondo, lunghe quasi 400 metri e larghe più di 60, che al momento avrebbero grosse difficoltà di manovra. Presenti anche il presidente dell' **Autorità portuale** Paolo Emilio Signorini , il sottosegretario ai Trasporti Roberto Traversi , il presidente ligure Giovanni Toti e il project manager di Technital, Antonio Lizzadro . "La nuova diga non deve essere una cosa inerte - spiega Bucci -. Questo muro dà la possibilità di fare tantissime cose. Parlo di energia , parlo del fatto che ci possono essere pale eoliche molto basse, del movimento delle onde. Ci stiamo lavorando, ne ho già parlato con l' architetto Renzo Piano". Ma non solo: "Nella mia mente malata - scherza il sindaco - ho pensato anche a un percorso di tram, metropolitana , qualcosa che possa unire da ovest a est. Non diciamolo troppo forte. Ma è già successo, soprattutto in Olanda, che le grandi dighe siano vie di comunicazione. Mi piace eccitare la fantasia dei più grandi architetti che ci sono qui a Genova, per ora è una suggestione ardita". Il costo dell' opera oscillerà tra 1 miliardo e 1,3 miliardi . E qui non mancano le incognite. Al momento sul piatto ci sono 500 milioni inseriti nel recovery plan (all' inizio era un miliardo), soldi che non basteranno nemmeno ad avviare il primo lotto funzionale che i progettisti di Technital stimano cubare tra i 750 e i 950 milioni . I 500 milioni "sono l' ipotesi di contributo di sostegno nel caso in cui il progetto si attesti intorno ai 750 milioni - ha chiarito la ministra dei Trasporti Paola De Micheli collegata in videoconferenza da Roma - ma se alla fine del percorso altre soluzioni dovessero avere risultati positivi e costi superiori, noi abbiamo già strumenti amministrativi, cioè atti del ministro, che consentiranno di finanziare l' aumento dei costi se sarà più oneroso". La parte restante dovrà essere messa dall' **Autorità portuale** , parlando sempre del primo lotto funzionale. L' altro problema saranno le scadenze . "Partecipare al recovery da una parte è un grandissimo vantaggio, dall' altra è un' occasione che non si può sprecare. Questo comporta l' obbligo di rispettare le tempistiche - ricorda a palazzo San Giorgio il sottosegretario Roberto Traversi -. Ovviamente tutti vogliamo l' opera, nel 2026 bisogna aver terminato . Alla fine del prossimo anno bisogna aver dato l' appalto e deve essere tutto funzionante. Sbagliare significa perdere il contributo. Tutti dobbiamo correre". "Vi chiedo di non immaginare nemmeno nei peggiori incubi che questo ministero possa lasciare qualcosa di intentato per la realizzazione della diga perché è un' opera fondamentale per rendere Genova il porto di riferimento del Paese e uno dei grandi porti europei e mondiali ", ha aggiunto De Micheli. Il dibattito pubblico vero e proprio partirà domani mattina con la presentazione del dossier di progetto, poi dal 15 gennaio andrà avanti tutti i lunedì fino al 29 gennaio. I cittadini potranno partecipare in streaming visto che gli incontri in presenza sono impossibili a causa della pandemia. Per farlo basta collegarsi al sito <https://dpdigaforanea.it/> . Tre gli scenari che verranno presi in considerazione, due dei quali prevedono l' accesso delle navi solo a Levante e uno anche da Ponente. Il nuovo canale misurerà tra i 400 e gli 800 metri (al momento nei punti più stretti a Sampierdarena ne misura appena 160-200) e sarà lungo tra i 2 e i 3 chilometri . La soluzione con l' imbocco "raddoppiato" a Levante per tutte le



navi è considerata anche la più sicura - anche se probabilmente la più onerosa - anche per le navi da crociera, come ha spiegato il comandante della Capitaneria di porto, l'ammiraglio



Genova24

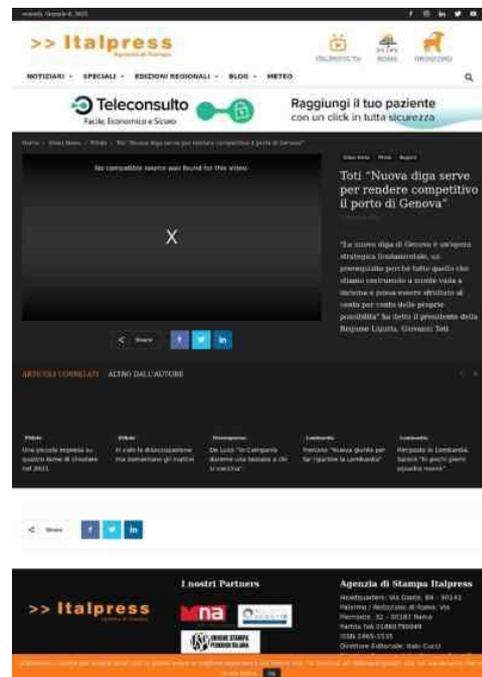
Genova, Voltri

Nicola Carlone: "È chiaro che questa sarebbe la strada migliore". In questo modo potranno entrare contemporaneamente una nave passeggeri e una nave cargo, separando i vari tipi di traffico. Tutti i dettagli sono visibili qui . "La nuova diga di Genova è un' opera strategica fondamentale , un prerequisito perché tutto quello che stiamo costruendo a monte vada a **sistema** e possa essere sfruttato al 100% delle proprie possibilità: non farla rendere meno efficaci e produttive le grandi somme di denaro già investite per attrezzare una logistica a terra che nei prossimi anni sarà competitiva con le migliori logistiche d' Europa - ha commentato il presidente Giovanni Toti -. La tempistica è il tema vero del recovery fund che sottolineo da tempo: da un lato stabilire con esattezza dove investire i soldi, ma dall' altro dare al Paese la possibilità di realizzare le opere finanziate in un tempo ragionevole. Ce lo chiede l' Europa, ma soprattutto ce lo chiede il buonsenso e la situazione della nostra economia che non ci può consentire di perdere ulteriore tempo, specie in opere strategiche come questa". Tra le motivazioni elencate sui perché dell' opera viene spiegato che "la nuova diga garantisce una maggiore protezione ai bacini interni, i transiti e le manovre delle navi in totale sicurezza, lo sviluppo dell' area **portuale**, attraverso l' incremento dei traffici. La nuova diga è progettata per consentire al Porto di Genova di ospitare in sicurezza navi più grandi, della lunghezza di 400-450 metri, senza limitare gli accessi e le manovre verso gli accosti ed adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Senza questo intervento, il porto di Genova rischia di non poter espandere il proprio mercato e di perdere importanti quote di quello attuale". Il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini ha aggiunto che "il problema di accessibilità al bacino storico del porto non è solo evidente, ma un punto centrale della politica dei trasporti europei. L' Europa ha acceso un faro da tempo sull' accessibilità al porto di Genova sia marina sia terrestre. Negli ultimi documenti di programmazione del corridoio Reno-Alpi è esplicitato più volte e considerato priorità europea. Per cui non è solo una posizione della Città, tanto che l' Europa ha già finanziato i primi studi della nuova diga del porto di Genova nel 2013.

Toti "Nuova diga serve per rendere competitivo il porto di Genova"

nodered

8 Gennaio 2021 "La nuova diga di **Genova** è un' opera strategica fondamentale, un prerequisito perché tutto quello che stiamo costruendo a monte vada a sistema e possa essere sfruttato al cento per cento delle proprie possibilità" ha detto il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti.



Diga foranea Genova: via al dibattito pubblico

Redazione

GENOVA Presentato oggi il piano di realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova che permetterà di ampliare il bacino di evoluzione e il canale di transito delle navi nel bacino storico. Sostituendo la precedente diga, la nuova infrastruttura garantirà una nuova imboccatura portuale e un nuovo spazio di evoluzione per le navi in manovra, permettendo al porto e ai terminalisti di ospitare anche le grandi imbarcazioni portacontaineri e da crociera adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Lo studio di fattibilità tecnico economica dell'opera, contenente tre alternative di progetto con diverse soluzioni e piani di sviluppo della diga, è stato presentato ufficialmente dall'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale in una conferenza stampa alla presenza delle principali istituzioni nazionali e locali coinvolte. Sono infatti intervenuti, salutati dal presidente dell'Autorità Paolo Emilio Signorini, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il sindaco di Genova Marco Bucci, seguiti dagli interventi dell'Ammiraglio Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e Comandante del porto di Genova e di Marco Rettighieri, responsabile di attuazione del Programma straordinario di investimenti urgenti del porto, e dalle relazioni tecniche di Antonio Lizzadro, Project Manager di Technital Spa e Responsabile della progettazione e di Andrea Pillon, Coordinatore del dibattito pubblico sulla realizzazione dell'opera. A chiudere l'intervento, in diretta streaming da Roma, della ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli. Da tutti i partecipanti la realizzazione della diga di Genova è considerata come una assoluta priorità per la competitività del porto ligure, centro nevralgico del sistema di trasporti e movimentazioni delle merci in Italia e in Europa. Data la rilevanza nazionale, europea e globale dell'opera, in osservanza al decreto attuativo del 25 Agosto 2018 sul Codice dei contratti pubblici del 2016, l'opera è stata sottoposta alla valutazione e al confronto di un dibattito pubblico, segnando un momento storico per l'utilizzo di questo strumento in Italia, per la prima volta impiegato secondo le disposizioni della nuova legge. Il progetto ha lo scopo di presentare al pubblico il progetto della nuova diga e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell'opera, l'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, di migliorare il dossier e di valutarne la fattibilità. Il percorso è aperto alla città e a tutti gli stakeholders coinvolti ed è organizzato affinché tutti gli interessati possano ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere e ottenere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare criticità o temi da approfondire e proporre soluzioni migliorative.



Nuova diga, aperto il 'debat public'. Le istituzioni: "Momento storico"

GENOVA - Si è aperto a palazzo San Giorgio il dibattito pubblico sulla nuova diga di Genova : "Un' opera indispensabile per risolvere il principale problema del porto storico, la sua accessibilità via mare", ha spiegato il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Paolo Emilio Signorini , che ha dato il via ai lavori. "Per arrivare a questa giornata abbiamo seguito un percorso molto rigoroso - ha spiegato il presidente - attento ai dettagli e rispettoso delle regole. Il dibattito pubblico sarà fondamentale per definire i contorni di un' opera che costa tanto, non può essere messa a tariffa come fosse un' autostrada, ma è determinante per il futuro del nostro scalo. Il governo - ha aggiunto Signorini - ha confermato anche nelle ultime scorse del piano nazionale di ripartenza e resilienza, di considerare prioritario questo investimento". "La diga è un tema di cui si discute da ben prima del mio arrivo - aggiunge il presidente della Regione Giovanni Toti - la sola partenza del cantiere ci aiuterà nella ripartenza post Covid che tutti auspichiamo, tante professionalità potranno trovare in quest' opera un progetto importante in cui operare. Quella di oggi - prosegue Toti - è una giornata speciale perché ci troviamo a traghettare un futuro molto lungo proprio nel momento in cui il Paese lancia una importante campagna vaccinale così che anche per il nostro territorio valga la massima churchilliana di trovarsi all' inizio della fine (della crisi e della pandemia) e non alla fine dell' inizio. Si parla spesso, forse troppo, di momento storico: questo - conclude Toti - certamente lo è". Il sindaco di Genova, Marco Bucci, parte dalla storia : "Il duca di Galliera si rivolse alla moglie, la donna allora più ricca d' Europa, per farsi finanziare la diga che ancora vediamo oggi. Lui aveva una visione, noi dobbiamo fare altrettanto. Non si può fare un mero calcolo economico - spiega Bucci - la diga rappresenta una pietra miliare per dare al porto di Genova un ruolo nell' avvenire europeo dei prossimi trenta o quarant' anni. La nuova diga - inoltre - potrà essere una fonte di energia sostenibile: piccole pale eoliche, sfruttamento del moto ondoso, persino strade (come fanno in Olanda), dobbiamo tenere gli occhi aperti e ragionare come fanno i leader del mondo". L' ammiraglio Nicola Carlone, capo del porto, ricorda che il porto di Genova "ha sempre avuto molte banchine e poca acqua . Siamo arrivati al limite fisico dello spazio disponibile, sapere che questi bacini si ingrandiranno mi rende molto più sereno".



Porto di Genova, prende il via il dibattito pubblico per la realizzazione della nuova diga foranea

Illustrato oggi a Palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, i lavori per il Dibattito Pubblico sulla futura costruzione della nuova diga foranea. Alla conferenza stampa hanno partecipato il Ministro dei Trasporti Paola De Micheli, il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il Sindaco di **Genova** Marco Bucci e il Presidente dell' Autorità di Sistema portuale, insieme a tutte le autorità coinvolte. Il 9 gennaio partirà il dibattito pubblico, primo in Italia dopo il decreto attuativo del 2018, per esaminare con cittadini e soggetti interessati le potenzialità del progetto. **Genova**, 8 gennaio 2021 - Una nuova diga foranea per ampliare il bacino di evoluzione e il canale di transito delle navi nel bacino storico del **Porto di Genova**, permettendo allo scalo di continuare a rivestire una posizione centrale e dominante nei mercati nazionali ed europei, uniformandosi ai migliori modelli di settore. È stato presentato oggi il piano di realizzazione della nuova infrastruttura, che sostituendo la precedente diga garantirà una nuova imboccatura portuale e un nuovo spazio di evoluzione per le navi in manovra, permettendo al **porto** e ai terminalisti di ospitare anche le

grandi imbarcazioni portacontainer e da crociera adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Lo studio di fattibilità tecnico economica dell' opera, illustrato in un dossier divulgativo, contenente tre alternative di progetto con diverse soluzioni e piani di sviluppo della diga, è stato presentato ufficialmente dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale in una conferenza stampa alla presenza delle principali istituzioni nazionali e locali coinvolte. Dalla suggestiva Sala di Palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sono infatti intervenuti, salutati dal Presidente dell' Autorità Paolo Emilio Signorini , il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il Sindaco di **Genova** Marco Bucci , seguiti dagli interventi dell' Ammiraglio Nicola Carlone , Direttore marittimo della Liguria e Comandante del **Porto di Genova** e di Marco Rettighieri , Responsabile di attuazione del "Programma Straordinario di investimenti urgenti" del **Porto di Genova**, e dalle relazioni tecniche di Antonio Lizzadro , Project Manager di Technital SpA e Responsabile della progettazione e di Andrea Pillon , Coordinatore del Dibattito Pubblico sulla realizzazione dell' opera. L' incontro si è concluso con l' intervento, in diretta streaming da Roma, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli . La realizzazione della diga è stata considerata, coralmemente, come una assoluta priorità per la competitività del **Porto di Genova**, centro nevralgico del sistema di trasporti e movimentazioni delle merci in Italia e in Europa. Proprio per la rilevanza nazionale, europea e globale dell' opera, infatti, in osservanza al decreto attuativo del 25 agosto 2018 sul Codice dei contratti pubblici del 2016, l' opera è stata sottoposta alla valutazione e al confronto di un dibattito pubblico, segnando un momento storico per l' utilizzo di questo strumento in Italia, per la prima volta impiegato secondo le disposizioni della nuova legge. Il progetto ha lo scopo di presentare al pubblico il progetto della nuova diga e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell' opera, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di migliorare il dossier e di valutarne la fattibilità. Il percorso è aperto alla Città e a tutti gli stakeholders coinvolti ed è organizzato affinché tutti gli interessati possano ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere e ottenere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare criticità o temi da approfondire e proporre soluzioni migliorative.

The screenshot shows the Sea Reporter website with the following content:

Porto di Genova, prende il via il dibattito pubblico per la realizzazione della nuova diga foranea

Illustrato oggi a Palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, i lavori per il Dibattito Pubblico sulla futura costruzione della nuova diga foranea.

Una conferenza stampa ha partecipato il Ministro dei Trasporti Paola De Micheli, il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, il Sindaco di Genova Marco Bucci e il Presidente dell' Autorità di Sistema portuale, insieme a tutte le autorità coinvolte.

Il 9 gennaio partirà il dibattito pubblico, primo in Italia dopo il decreto attuativo del 2018, per esaminare con cittadini e soggetti interessati le potenzialità del progetto.

Genova, 8 gennaio 2021 - Una nuova diga foranea per ampliare il bacino di evoluzione e il canale di transito delle navi nel bacino storico del Porto di Genova, permettendo allo scalo di continuare a rivestire una posizione centrale e dominante nei mercati nazionali ed europei, uniformandosi ai migliori modelli di settore.

È stato presentato oggi il piano di realizzazione della nuova infrastruttura, che sostituendo la precedente diga garantirà una nuova imboccatura portuale e un nuovo spazio di evoluzione per le navi in manovra, permettendo al porto e ai terminalisti di ospitare anche le grandi imbarcazioni portacontainer e da crociera adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione.

Lo studio di fattibilità tecnico economica dell' opera, illustrato in un dossier divulgativo, contenente tre alternative di progetto con diverse soluzioni e piani di sviluppo della diga, è stato presentato ufficialmente dall' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale in una conferenza stampa alla presenza delle principali istituzioni nazionali e locali coinvolte.

Dalla suggestiva Sala di Palazzo San Giorgio, sede dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sono infatti intervenuti, salutati dal Presidente dell' Autorità Paolo Emilio Signorini , il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il Sindaco di Genova Marco Bucci , seguiti dagli interventi dell' Ammiraglio Nicola Carlone , Direttore marittimo della Liguria e Comandante del Porto di Genova e di Marco Rettighieri , Responsabile di attuazione del "Programma Straordinario di investimenti urgenti" del Porto di Genova, e dalle relazioni tecniche di Antonio Lizzadro , Project Manager di Technital SpA e Responsabile della progettazione e di Andrea Pillon , Coordinatore del Dibattito Pubblico sulla realizzazione dell' opera. L' incontro si è concluso con l' intervento, in diretta streaming da Roma, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli .

La realizzazione della diga è stata considerata, coralmemente, come una assoluta priorità per la competitività del Porto di Genova, centro nevralgico del sistema di trasporti e movimentazioni delle merci in Italia e in Europa.

Proprio per la rilevanza nazionale, europea e globale dell' opera, infatti, in osservanza al decreto attuativo del 25 agosto 2018 sul Codice dei contratti pubblici del 2016, l' opera è stata sottoposta alla valutazione e al confronto di un dibattito pubblico, segnando un momento storico per l' utilizzo di questo strumento in Italia, per la prima volta impiegato secondo le disposizioni della nuova legge. Il progetto ha lo scopo di presentare al pubblico il progetto della nuova diga e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell' opera, l' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, di migliorare il dossier e di valutarne la fattibilità. Il percorso è aperto alla Città e a tutti gli stakeholders coinvolti ed è organizzato affinché tutti gli interessati possano ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere e ottenere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare criticità o temi da approfondire e proporre soluzioni migliorative.

SeaReporter.it

Scheda sull' opera: la nuova diga foranea di Genova

STATO ATTUALE DEL **PORTO** DI **GENOVA** E RAGIONI DELL' OPERA L' attuale scenario portuale pone un limite alle dimensioni delle navi in grado di accedere in sicurezza al bacino di Sampierdarena dall' imboccatura principale di levante . Questo limite corrisponde ad una lunghezza massima delle navi di 300 m . L' accesso di ponente presenta invece caratteristiche dimensionali che consentono il transito di navi di lunghezza inferiore ai 200 metri. I dati

sono decisamente vincolanti se si considera che su scala mondiale e ormai consolidata la tendenza all' impiego di navi portacontainer proprio di lunghezza maggiore di 300 m , appartenenti alle classi denominate New Panamax e ULCV (Ultra Large Container Vessel). Queste ultime sono caratterizzate ad oggi (e per il prossimo decennio) da lunghezze fino a 400 m, per raggiungere in proiezione futura i 450 m. Peraltro, l' analisi del mercato dei trasporti marittimi condotta nell' ambito del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dell' opera, ha evidenziato come la quota del traffico marittimo mondiale trasportata su navi, che oggi non possono essere accolte nel **porto** di **Genova**, sia destinata ad aumentare nei prossimi anni e decenni . In questo

contesto evolutivo e con le problematiche di accessibilità marittima legate ai vincoli della attuale diga foranea, l' area di Sampierdarena del **porto** di **Genova** rischia di perdere competitività rispetto ai principali porti concorrenti - Valencia, Barcellona, Marsiglia - i quali sono o saranno presto attrezzati per accogliere le classi dimensionali delle New Panamax e ULCV. La criticità dettata dalla posizione della diga , in relazione al transito nei bacini della Lanterna e di Sampierdarena, impedito alle grandi navi, sarà ulteriormente accentuata dalla prossima entrata in esercizio del terminale di Calata Bettolo, il cui sviluppo e connesso al bisogno di operare con le grandi navi portacontainer . Un mancato adeguamento infrastrutturale del **porto** potrebbe dunque determinare non solo l' impossibilità di attrarre nuovo traffico ma anche, nell' ipotesi più pessimistica o "di minimo traffico", la perdita delle quote di traffico attuali destinate ad essere trasferite in futuro su navi di dimensioni non compatibili con l' attuale capacità infrastrutturale. In questa ipotesi lo scenario di "non intervento" (o "inerziale"), nel quale il progetto della nuova diga foranea non sarebbe realizzato, comporterebbe un costante declino dei traffici fuori dal Mediterraneo che, in base alle stime, sarebbero destinati ad esaurirsi nell' arco di un decennio . In tal senso Invitalia, su iniziativa e per conto dell' Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, ha pubblicato nel novembre 2018 un bando di gara sulla Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica della nuova diga di **Genova** , per individuare un progettista con competenze specifiche nell' ambito delle opere portuali e marittime e con esperienza nell' utilizzo di strumenti sofisticati per l' esecuzione di studi su modello fisico, per i test di navigazione in tempo reale. Tra le competenze ricercate, l' esperienza nel campo delle tecnologie per lo sfruttamento delle energie rinnovabili era richiesta. A Invitalia sono pervenute 7 offerte presentate da gruppi di progettazione, costituiti da società di primaria importanza in ambito nazionale ed internazionale. Il raggruppamento vincitore della gara , a seguito di comunicazione di aggiudicazione definitiva dell' aprile 2019, è costituito da 8 società in grado di mettere a disposizione dell' ente appaltante un gruppo di lavoro multidisciplinare di comprovata capacità tecnica e organizzativa, con la società Technital come capogruppo. Accessi e spazi di manovra nell' attuale configurazione del **porto** LA NUOVA DIGA FORANEA DEL **PORTO** DI **GENOVA**: OBIETTIVI E FASI DELL' INTERVENTO L' obiettivo dell' intervento di realizzazione della nuova diga foranea e quello di consentire l' operatività portuale dei terminali del bacino di Sampierdarena in condizioni di sicurezza in relazione all' accesso delle

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, there's a navigation bar with the logo and various menu items. The main content area displays the article title 'Scheda sull'opera: la nuova diga foranea di Genova' and the beginning of the text. On the right side, there's a sidebar with a calendar for January 2021 and other related content. The article text is partially visible, starting with 'L'attuale scenario portuale pone un limite alle dimensioni delle navi in grado di accedere in sicurezza al bacino di Sampierdarena dall'imboccatura principale di levante. Questo limite corrisponde ad una lunghezza massima delle navi di 300 m. L'accesso di ponente presenta invece caratteristiche dimensionali che consentono il transito di navi di lunghezza inferiore ai 200 metri. I dati sono decisamente vincolanti se si considera che su scala mondiale e ormai consolidata la tendenza all'impiego di navi portacontainer proprio di lunghezza maggiore di 300 m, appartenenti alle classi denominate New Panamax e ULCV (Ultra Large Container Vessel). Queste ultime sono caratterizzate ad oggi (e per il prossimo decennio) da lunghezze fino a 400 m, per raggiungere in proiezione futura i 450 m. Peraltro, l'analisi del mercato dei trasporti marittimi condotta nell'ambito del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dell'opera, ha evidenziato come la quota del traffico marittimo mondiale trasportata su navi, che oggi non possono essere accolte nel porto di Genova, sia destinata ad aumentare nei prossimi anni e decenni. In questo contesto evolutivo e con le problematiche di accessibilità marittima legate ai vincoli della attuale diga foranea, l'area di Sampierdarena del porto di Genova rischia di perdere competitività rispetto ai principali porti concorrenti - Valencia, Barcellona, Marsiglia - i quali sono o saranno presto attrezzati per accogliere le classi dimensionali delle New Panamax e ULCV. La criticità dettata dalla posizione della diga, in relazione al transito nei bacini della Lanterna e di Sampierdarena, impedito alle grandi navi, sarà ulteriormente accentuata dalla prossima entrata in esercizio del terminale di Calata Bettolo, il cui sviluppo e connesso al bisogno di operare con le grandi navi portacontainer. Un mancato adeguamento infrastrutturale del porto potrebbe dunque determinare non solo l'impossibilità di attrarre nuovo traffico ma anche, nell'ipotesi più pessimistica o "di minimo traffico", la perdita delle quote di traffico attuali destinate ad essere trasferite in futuro su navi di dimensioni non compatibili con l'attuale capacità infrastrutturale. In questa ipotesi lo scenario di "non intervento" (o "inerziale"), nel quale il progetto della nuova diga foranea non sarebbe realizzato, comporterebbe un costante declino dei traffici fuori dal Mediterraneo che, in base alle stime, sarebbero destinati ad esaurirsi nell'arco di un decennio. In tal senso Invitalia, su iniziativa e per conto dell'Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale, ha pubblicato nel novembre 2018 un bando di gara sulla Progettazione di Fattibilità Tecnica ed Economica della nuova diga di Genova, per individuare un progettista con competenze specifiche nell'ambito delle opere portuali e marittime e con esperienza nell'utilizzo di strumenti sofisticati per l'esecuzione di studi su modello fisico, per i test di navigazione in tempo reale. Tra le competenze ricercate, l'esperienza nel campo delle tecnologie per lo sfruttamento delle energie rinnovabili era richiesta. A Invitalia sono pervenute 7 offerte presentate da gruppi di progettazione, costituiti da società di primaria importanza in ambito nazionale ed internazionale. Il raggruppamento vincitore della gara, a seguito di comunicazione di aggiudicazione definitiva dell'aprile 2019, è costituito da 8 società in grado di mettere a disposizione dell'ente appaltante un gruppo di lavoro multidisciplinare di comprovata capacità tecnica e organizzativa, con la società Technital come capogruppo. Accessi e spazi di manovra nell'attuale configurazione del porto LA NUOVA DIGA FORANEA DEL PORTO DI GENOVA: OBIETTIVI E FASI DELL'INTERVENTO L'obiettivo dell'intervento di realizzazione della nuova diga foranea e quello di consentire l'operatività portuale dei terminali del bacino di Sampierdarena in condizioni di sicurezza in relazione all'accesso delle



Sea Reporter

Genova, Voltri

le criticità, la nuova diga foranea sarà realizzata per ampliare l'attuale canale di Sampierdarena, incrementando le aree portuali interne e le aree di manovra, con la creazione di un nuovo avamposto del diametro di 800 metri, di un nuovo canale di accesso di larghezza di circa 300 m. Con queste modifiche il porto potrà essere di nuovo adeguato alle esigenze del mercato di oggi e potrà rendere pienamente operativo il nuovo terminale di Calata Bettolo, in corso di realizzazione, destinato ad accogliere navi portacontainer di grande capacità e della lunghezza di 400 metri (che altrimenti non potrebbero transitare in sicurezza). L'Autorità di Sistema ha previsto che l'iter realizzativo della nuova diga foranea sia organizzato in due fasi funzionali, in relazione a una prevedibile gradualità dei finanziamenti: Fase A: La prima fase di costruzione deve assicurare l'operatività del terminale di Calata Bettolo in condizioni di sicurezza garantendo l'accesso alle navi più grandi di progetto nel breve termine, mantenere e migliorare l'operatività degli altri terminali che si affacciano sul canale di Sampierdarena. Fase B: Il completamento della costruzione deve assicurare l'operatività di tutti i terminali di Sampierdarena, anche quelli più a ponente, in condizioni di sicurezza, garantendo l'accesso agli stessi delle navi di progetto. Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della nuova diga foranea di Genova prevede inoltre, in accordo con il vigente Codice dei Contratti, una prima fase di elaborazione in cui vengono individuate e analizzate le possibili soluzioni alternative per la realizzazione dell'opera, concepite sulla base di specifici criteri funzionali, di prestazione e di sicurezza. Tra le possibili soluzioni definite occorre poi individuare, attraverso un processo di confronto tecnico ed economico, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire. L'esito della prima fase del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, ovvero dello studio delle alternative progettuali, costituisce l'oggetto del Dibattito Pubblico sulla nuova diga foranea del porto di Genova. A seguito del Dibattito Pubblico, nella seconda fase di elaborazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, la soluzione progettuale scelta per la nuova diga sarà sviluppata e dimensionata a livello di Progetto di Fattibilità in conformità alla normativa vigente. Il carattere di urgenza dell'intervento per la realizzazione della nuova diga foranea impone una tempistica tale da ottimizzare l'iter della progettazione e costruzione dell'opera, secondo modalità peraltro previste dal 'Programma Straordinario di Rilancio Infrastrutturale' predisposto dall'Autorità di Sistema Portuale. In tale contesto è possibile prevedere che l'intervento venga completato in un tempo di 8 anni, attraverso un appalto integrato complesso per la progettazione e costruzione dell'opera con criteri e modalità di realizzazione tali da rispettare questo obiettivo temporale. LE ALTERNATIVE PROGETTUALI Le alternative selezionate come le più vantaggiose in termini di minori sviluppi di nuove opere e di una minore porzione di diga esistente da demolire e quindi di minori costi, sono risultate essere tre (nell'ambito di 5 famiglie di soluzioni studiate): la soluzione 2 e la soluzione 3, che prevedono l'accesso al porto da Levante; la soluzione 4 che prevede invece l'accesso da Ponente. Le tre soluzioni selezionate sono state valutate e confrontate anche in relazione agli effetti sui fattori ambientali, paesaggistici, storico-archeologici, sulle attività diportistiche a levante, sulle procedure per l'imbarco del pilota sulle navi e sulle manovre di accesso delle navi al porto. SOLUZIONE ALTERNATIVA 2: ACCESSO DA LEVANTE Il progetto prevede che per entrare a Calata Bettolo e a Sampierdarena si utilizzi un nuovo ingresso da levante (est), lasciando che le navi da crociera e i traghetti continuino a raggiungere il Porto Antico attraverso l'attuale ingresso da levante. Nella fase iniziale (Fase a) si realizza il primo tratto della nuova diga per circa 3.100 metri su fondali con profondità superiore ai 30 metri, e per circa 1.000 metri su fondali compresi tra 20 e 30 metri. Contemporaneamente si prevede la demolizione della diga esistente per circa 1900 metri, di fronte ai terminali di Calata Bettolo e di Calata Massaua, senza toccare il molo storico Duca di Galliera. Nella fase di completamento (Fase b), si realizza un nuovo tratto di diga, a circa 400 metri di distanza dal filo delle banchine, oltre ad un prolungamento della diga esistente dell'aeroporto. Viene quindi completata la demolizione della diga esistente, di fronte a Sampierdarena nel tratto di ponente, per un totale di circa

1500 metri. Tra i due tratti della nuova diga viene mantenuta un' apertura di 150 metri, in prossimità della foce del torrente Polcevera, per favorire i deflussi di piena e limitare il deposito di sedimenti nell' area portuale. Il varco di Ponente potrà anche essere



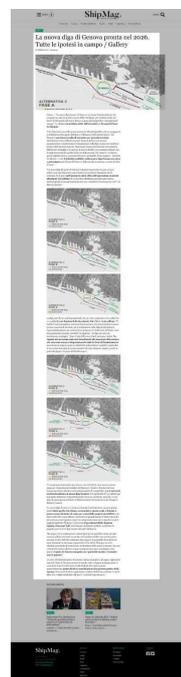
Sea Reporter

Genova, Voltri

destinato alla navigazione di piccolo cabotaggio e alle imbarcazioni di servizio. SOLUZIONE ALTERNATIVA 3: ACCESSO DA LEVANTE Rispetto alla soluzione 2, il progetto prevede un nuovo ingresso da levante (est), per tutte le navi dirette ai vari terminali, sia per le navi portacontenitori dirette verso Calata Bettolo e le darsene di Sampierdarena, sia per le navi da crociera dirette verso il **Porto** Antico. Queste ultime, potranno pertanto raggiungere il **Porto** Antico, attraverso un varco di 400 metri previsto tra Calata Bettolo e la diga esistente. In questo modo si distinguono gli ingressi per i diversi tipi di traffico, destinando quello nuovo al traffico per i terminali commerciali e quello esistente al traffico relativo alle riparazioni navali e alla nautica da diporto. Per realizzare questa soluzione, si prevede la demolizione di un tratto del Molo di Galliera verso ponente, e una nuova configurazione di questa porzione di diga per consentire le manovre di accesso al **Porto** Antico. Complessivamente, si prevede la demolizione di 2.150 metri dell' attuale diga foranea, nel tratto da Calata Massaua e il molo Duca di Galliera (circa 300 metri). Nella fase di completamento (Fase b), analogamente all' alternativa 2, si realizza un nuovo tratto di diga, a circa 400 metri di distanza dal filo delle banchine, oltre ad un prolungamento della diga esistente dell' aeroporto. Tra i due tratti viene mantenuta, anche in questo caso, un' apertura in prossimità della foce del torrente Polcevera di circa 150 metri. Sempre in questa fase è prevista la demolizione della diga esistente di fronte alle banchine di Sampierdarena nel tratto di ponente, per uno sviluppo totale di circa 1950 metri. SOLUZIONE ALTERNATIVA 4: ACCESSO DA PONENTE Il progetto prevede un nuovo ingresso da ponente per le navi dirette ai vari terminali: Calata Bettolo, le darsene di Sampierdarena, il bacino del **Porto** Antico. Anche le navi da crociera e i traghetti, come per l' alternativa 2, possono accedere al **porto**, attraverso un varco di larghezza di 400 metri ricavato tra Calata Bettolo e la diga esistente. Nella fase iniziale (Fase a) si realizza la nuova diga foranea, che si sviluppa per circa 2.350 metri su fondali tra 30 e 50 metri e per circa 850 metri su fondali variabili tra i 20 m e 30. In questa fase si realizza il varco di accesso al **Porto** Antico, attraverso la demolizione di 2.150 metri dell' attuale diga foranea, nel tratto da Calata Massaua e il molo Duca di Galliera (per 300 metri). Nella fase di completamento (Fase b), come nelle altre soluzioni, si realizza un nuovo tratto di diga foranea distanziato 400 metri dal filo delle banchine e un altro in prolungamento della diga esistente dell' aeroporto. Tra i due tratti viene mantenuta un' apertura in prossimità della foce del Torrente Polcevera di circa 150 metri. In questa fase è prevista anche la demolizione della diga esistente di fronte alle banchine di Sampierdarena nel tratto di ponente, per uno sviluppo totale di 1850 metri. L' IMPATTO SOCIOECONOMICO ATTESO Il progetto della nuova diga, della nuova imboccatura portuale e del nuovo spazio di evoluzione per le navi in manovra, permetteranno al **porto** e ai terminalisti di ospitare le grandi navi adeguandosi alle esigenze delle maggiori compagnie di navigazione. Questo permetterà di mantenere la posizione dominante del **porto** di **Genova** a livello nazionale ed internazionale, con ricadute economiche ed occupazionali irrinunciabili . Senza la nuova infrastruttura, lo scalo potrà continuare a svolgere un ruolo di **porto** regionale, registrando nell' ipotesi di scenario inerziale di minimo traffico una profonda contrazione dei traffici rispetto ad oggi e movimentando merci locali oppure traffico proveniente dai porti di transhipment. La realizzazione del progetto della nuova diga permetterà invece al **porto** di **Genova** di non avere limiti allo sviluppo dei traffici portuali, che dipenderanno quindi dalla capacità dei terminalisti e delle altre componenti trainanti e di supporto allo sviluppo. Dopo una prima fase di prevedibile e leggera contrazione transitoria dei traffici, durante la costruzione, seguiranno alcuni anni in cui i traffici aumenteranno significativamente con tassi annuali di crescita importanti, per poi assestarsi su un trend di crescita congiunturale . I risultati dell' Analisi Costi Benefici sono significativamente positivi per tutte le soluzioni d' intervento, come evidenzia il rapporto tra benefici e costi che risulta sempre superiore a 1,5 per tutte le soluzioni e in tutti gli scenari considerati . In base a questo risultato, le linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attribuiscono all' intervento un livello di "priorità alta" .

La nuova diga di Genova pronta nel 2026. Tutte le ipotesi in campo / Gallery

Genova La nuova diga foranea di Genova è un'opera fondamentale per far compiere un salto di qualità al porto della città ligure, per renderlo anche nel futuro il riferimento del nostro Paese e sempre più competitivo coi grandi porti europei. Lo dichiara la ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli. L'ho detto nel corso della presentazione del dibattito pubblico che accompagnerà la definizione del progetto dell'opera: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti non lascerà nulla di intentato per portarla termine. Attenderemo l'esito della discussione di questi giorni e con un atto amministrativo completeremo il finanziamento della diga, insieme al contributo previsto dall'Autorità portuale. Nonostante stiamo attraversando un momento difficile per le famiglie e le imprese, il nostro obiettivo resta sempre soltanto uno, il miglioramento della qualità della vita delle persone. Per Genova e la Liguria questo significa lavoro, economia del mare e portualità. Il mio augurio conclude De Micheli è che il dibattito pubblico sulla nuova diga foranea sia ricco e partecipato, per il bene di Genova e della crescita economica e sociale di tutto il Paese. La nuova diga del porto di Genova è talmente importante che per noi 500 milioni sono già finanziati e sono l'ipotesi di contributo finanziario che il ministero dà al porto nell'ipotesi in cui la cifra dell'operazione si attesti attorno ai 750 milioni. Se ci sarà una soluzione progettuale più costosa, abbiamo già gli strumenti amministrativi per completare l'eventuale dei costi, ha detto la ministra. La diga parte da tre ipotesi progettuali e ha un costo complessivo che oscilla fra 1 e 1,3 miliardi, con il primo lotto funzionale fra i 750 e i 950 milioni. Vi chiedo di non immaginare nemmeno lontanamente, che questo ministero possa lasciare qualcosa di intentato per la realizzazione della diga perché questa è l'opera fondamentale per rendere Genova il porto di riferimento del Paese e uno dei grandi porti europei e mondiali ha aggiunto. La diga per noi è un investimento strategico. Non c'è solo il Recovery fund, insomma. Inoltre la Liguria nei prossimi anni sarà beneficiaria del massimo delle risorse che verranno messe a disposizione da tutte le fonti di finanziamento: investiremo in Liguria quasi 20 miliardi fra infrastrutture, mobilità e portualità. E' una scelta strategica di riconoscimento del ruolo di questa regione, perché la portualità ligure è la porta del Mediterraneo. È una giornata importante per Genova, una città che è stata messa in primo piano per i finanziamenti stanziati dal Recovery. Questo è il primo lotto ma faremo uno sforzo ulteriore e dovremo rispettare le tempistiche, quindi nel 2026 avremo terminato la nuova diga foranea. Si sta parlando di 750 milioni per il progetto definitivo e l'Autorità Portuale dovrà un contributo notevole. Lo ha detto il sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Roberto Traversi. La nuova diga di Genova è un'opera strategica fondamentale, un prerequisito perché tutto quello che stiamo costruendo a monte vada a sistema e possa essere sfruttato al cento per cento delle proprie possibilità: non farla renderebbe meno efficaci e produttive le grandi somme di denaro investite per attrezzare una logistica a terra che nei prossimi anni sarà competitiva con le migliori logistiche d'Europa. Lo ha detto il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, intervenendo al dibattito pubblico sul dossier di progetto per la nuova diga foranea del porto di Genova. Mi auguro che la realizzazione cominci il più presto possibile, anche per dare sostanza al Recovery fund: da un lato è necessario stabilire con esattezza dove investire i soldi, dall'altro dobbiamo dare al paese la possibilità di realizzare le opere finanziate in un tempo ragionevole. Ce lo chiede l'Europa, ma ce lo chiedono soprattutto il buon senso e la situazione della nostra economia, che non consente di perdere ulteriore tempo soprattutto per opere strategiche come questa: il porto di Genova compete con i porti del mondo e il mondo non ci aspetta. La corsa all'efficientamento



Ship Mag

Genova, Voltri

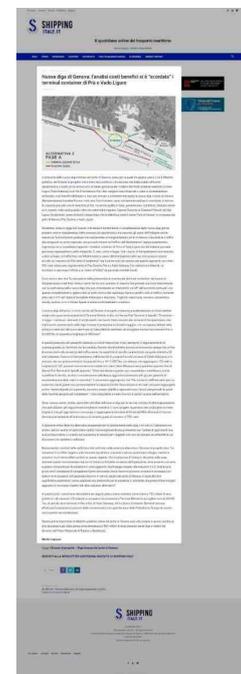
del nostro sistema economico- prosegue- riguarderà non solo l'Italia e l'Europa ma tutto il mondo: stare sul pezzo nei tempi giusti ci consentirà di partire allo stesso livello degli altri paesi o anche, auspicabilmente, prima di altri e quindi giocare la grande partita della ripresa. Si tratta di obiettivi ampiamente condivisi dalle forze politiche e sociali della città e dagli stakeholder del porto, conclude il governatore.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Nuova diga di Genova: l'analisi costi benefici si è scordata i terminal container di Prà e Vado Ligure

A proposito della nuova diga foranea del porto di Genova, opera per la quale ha appena preso il via il dibattito pubblico, nel Dossier di progetto che è stato reso pubblico, c'è una cosa che balza subito all'occhio (quantomeno a quello di chi scrive) ed è la totale ignoranza dei moderni terminal container esistenti di Vado Ligure (Vado Gateway) e di Prà (Psa Genova Prà). Non vengono mai richiamati o presi in considerazione nell'analisi costi benefici dell'opera e, anzi, per arrivare a sostenere che senza la nuova diga il porto di Genova (Sampierdarena) finirebbe fra non molti anni fuori mercato, viene volutamente escluso il contributo, in termini di capacità portuale, che le banchine di Prà, ma anche quelle di Vado, garantiscono. Contributo che pure esiste ed è costato molti soldi pubblici oltre che esternalità negative. Eppure l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, come ricorda lo stesso logo che la identifica sotto il nome Pors of Genoa, è composta dai porti di Genova, Prà, Savona e Vado Ligure. Sostenere, come si legge nel Dossier, che senza il trasferimento e la realizzazione della nuova diga già dai prossimi anni si realizzerebbe (nello scenario più pessimistico ma secondo gli autori dell'indagine anche realistico) un'involuzione graduale che rischierebbe di marginalizzare il porto di Genova riducendone i traffici alla stregua di un porto regionale, con un ruolo minore nel traffico del Mediterraneo appare quantomeno ingeneroso se si considerano appunto i terminal container di Prà e di Vado Ligure che del sistema portuale genovese rappresentano parte integrante. E' vero, come si legge, che i bacini di Sampierdarena non riescono a dare sviluppo ai traffici fuori dal Mediterraneo a causa della limitazione sulle navi che possono essere accolte (al massimo di 300 metri di lunghezza) ma è anche vero che proprio per questa ragione le navi oltre i 300 metri attraccano regolarmente al Psa Genova Prà e a Vado Gateway (l'ex piattaforma Maersk, va ricordato, è nata dopo il rifiuto a un porto di Voltri² da parte dei comitati locali). Così come è vero che la valutazione delle potenzialità di crescita dei terminali contenitori del bacino di Sampierdarena e del Porto Antico hanno fornito uno scenario di crescita che prevede una forte discontinuità con la costruzione della nuova diga, che può considerarsi un interruttore on/off dell'economia portuale, ma questa considerazione si applica solo al porto storico del capoluogo ligure e peraltro solo al traffico container (che vale il 37% del totale di tonnellate imbarcate e sbarcate). Traghetti, merci varie, crociere, cantieristica navale, nautica, ro-ro e rinfuse liquide e solide continuerebbero a esistere. La nuova diga del porto, è scritto anche nel Dossier di progetto, interessa prevalentemente (o forse sarebbe meglio dire quasi esclusivamente) il Terminal Bettolo di Msc e il Genoa Port Terminal di Spinelli. Si rendono necessari interventi di ampliamento dei bacini interni davanti alle darsene di Sampierdarena, che implicano lo spostamento della diga foranea di protezione su fondali maggiori, con un'urgenza dettata dalla entrata in esercizio del nuovo terminale di Calata Bettolo destinato ad accogliere navi portacontaineri fino a 24.000 Teu di capacità e lunghezza di 400 metri. A questo proposito, nel paragrafo dedicato ai vincoli imposti dal vicino aeroporto, il raggruppamento di imprese guidato da Technital che ha condotto l'analisi di prefattibilità tecnica ed economica spiega che, al fine di evitare rischi alla sicurezza del traffico aereo (la superficie di decollo caratterizzato da quote inferiori a 60 metri interessa il bacino di Sampierdarena dall'estremità di ponente fino alla darsena di Calata Massaua) si è previsto che navi portacontaineri di capacità fino a 10-12.000 Teu, con altezze che raggiungono i 55 metri e lunghezze di 330, possano manovrare e accostare non oltre Calata Massaua verso ponente (appunto fino al Genoa Port Terminal di Spinelli appunto). Oltre tale darsena queste navi causerebbero interferenza con la superficie di decollo, anche in considerazione dell'altezza aggiuntiva necessaria alle gru per



Shipping Italy

Genova, Voltri

garantire la movimentazione delle merci in banchina. Il documento aggiunge poi che Per la fase b) dell'intervento per cui è previsto che le grandi navi portacontainer di capacità 24.000 Teu e altezza di 60 metri possano raggiungere anche i terminali posti più a ponente, dovranno essere stabiliti e approvati nuovi vincoli aeroportuali da parte delle Autorità aeroportuali competenti. Cosa impossibile a meno che non si sposti la pista dell'aeroporto. Quasi nessun cenno, inoltre, viene fatto all'utilità della nuova diga per le navi da crociera di ultima generazione che pare abbiano già raggiunto una lunghezza massima (i nuovi progetti riguardano navi più larghe ma meno lunghe) e che già oggi riescono comunque a raggiungere le banchine di Ponte dei Mille sfruttando il bacino d'evoluzione esistente all'imboccatura di Levante grazie al diametro di 550 metri. A proposito infine delle tre alternative prospettate per lo spostamento della diga, non solo la Capitaneria ma anche i servizi nautici (in particolare i piloti) hanno espresso la loro preferenza per l'ipotesi di apertura di una nuova imboccatura a Levante con possibilità di transito per i traghetti e le navi da crociera da entrambe le vie d'accesso che sarebbero realizzate. Riassumendo i risultati delle verifiche e del confronto sulle soluzioni alternative il Dossier di progetto dice: La soluzione 2 ha effetti negativi sulla funzione diportistica a levante e sul suo potenziale sviluppo, mentre le soluzioni 3 e 4 hanno effetti positivi su questo aspetto. Per la soluzione 4 l'imbarco del pilota sulla nave, secondo quanto raccomandato dai servizi nautici ai fini della sicurezza dell'operazione, deve avvenire a levante e questo comporta, per la soluzione 4, costi aggiuntivi di pilotaggio rispetto alle soluzioni 2 e 3. Anche se le prove con il simulatore di navigazione hanno dimostrato che le manovre possono avvenire in sicurezza con tutte e tre le soluzioni, la Capitaneria di porto e i servizi nautici del porto di Genova, in base alla loro significativa esperienza, hanno espresso una preferenza per la soluzione 3, ritenendo che possa offrire margini aggiuntivi di sicurezza rispetto alle altre soluzioni alternative. A questo punto non rimane che stabilire se valga la pena o meno investire come minimo 750 milioni di euro pubblici (o al massimo 1,3 miliardi) su un'opera che consentirà a Terminal Bettolo di accogliere navi da 20.000 Teu, al pari dei vicini terminal di Psa a Prà, di Vado Gateway, del La Spezia Container Terminal (se sarà effettuato l'ampliamento previsto dalla concessione) e tra qualche anno della Piattaforma Europa di Livorno (se e quando verrà realizzata). Questa prima esperienza di dibattito pubblico voluta dal porto di Genova sarà utile proprio a questo (anche se una decisione è già stata presa come dimostrano i 500 milioni di euro stanziati per la diga e inseriti dal Governo nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza). Nicola Capuzzo

Shipping Italy

Genova, Voltri

Ecco le tre soluzioni per la nuova diga di Genova. La Capitaneria ha già scelto la migliore

In occasione della presentazione e dell'avvio del dibattito pubblico (che durerà meno di due mesi e si terrà in sei incontri) sulla nuova diga del porto di Genova andato in scena oggi presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, sono state illustrate le tre opzioni individuate nella prima fase di verifica della fattibilità tecnica ed economica. Dal punto di vista dei costi intanto è stata fatta chiarezza sul fatto che le spese stimate fino a un anno (tre fasi di cui circa 300 milioni per la prima) fa erano troppo ottimistiche: per una prima fase funzionale il costo è compreso tra i 750 e i 950 milioni di euro è stato detto, mentre per l'opera completa sono compresi tra 1 miliardo e 1,3 miliardi di euro. Per ciò che riguarda i tempi di realizzazione si parla un intervento di 8 anni, di cui 1 per la progettazione e 7 per la costruzione. Con tutte le soluzioni prospettate la larghezza del bacino portuale passerebbe dagli attuali 200 a 400 metri e il nuovo avamposto garantirebbe un'area di diametro di 800 metri per l'evoluzione delle navi. Fra le tre (di oltre una decina) soluzioni presentate, due prevedono un nuovo e più ampio accesso al porto di Sampierdarena da levante e la terza l'apertura della diga invece a ponente. La soluzione n.2 (che corrisponde però alla prima delle tre alternative) le navi dirette a calata Bettolo e agli altri terminal del porto commerciale storico accederebbero dalla nuova imboccatura mentre le unità dirette al Porto Antico e alle banchine di Stazioni Marittime e calata Sanità continuerebbero a navigare il canale attualmente esistente. Il nuovo canale di accesso avrebbe larghezza 310 metri e lunghezza 2.800 metri. La soluzione n.3 (la seconda in ordine di illustrazione) garantirebbe un nuovo e più ampio accesso a levante e permetterebbe l'accesso di tutte le navi maggiori dalla nuova imboccatura, incluse dunque le unità passeggeri dirette a Stazioni Marittime o comunque nel porto storico. Le misure dal canale d'accesso e del bacino d'evoluzione rimarrebbero le stesse della precedente soluzione; cambierebbe leggermente la conformazione della diga foranea attuale che dovrebbe essere leggermente aperta verso ponente. Questa ipotesi è quella verso la quale il sindaco di Genova Marco Bucci e soprattutto l'ammiraglio Nicola Carlone, comandante della locale Capitaneria di porto, hanno espresso maggiore apprezzamento. La soluzione alternativa n.4 (la terza in ordine di presentazione) prevede invece che tutte le navi possano accedere da una nuova imboccatura creata a ponente, incluse le navi dirette al porto storico che dovrebbero poi transitare attraverso il varco in prossimità di Terminal Bettolo. In questo scenario il nuovo canale d'accesso avrebbe larghezza pari a 310 metri e lunghezza di 2.000 metri, mentre avamposto davanti a Bettolo (800 metri di diametro) e nuovo canale interno (400 metri) rimarrebbero con le stesse misure.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Msc e Costa annullano le crociere post-festive

Genova. In considerazione dell'attuale situazione di incertezza derivante dalle restrizioni previste per le prossime settimane relative all'emergenza Covid-19, Costa Crociere ed Msc Crociere hanno deciso di cancellare le crociere post-festive previste dopo la Befana. Si riprende a fine mese. Costa Crociere ha annullato la partenza del 7 e riparte il 31 gennaio con Costa Deliziosa, che offrirà lo stesso itinerario originariamente previsto per Costa Smeralda: minicrociere di 3 e 4 giorni o in alternativa una intera crociera di 7 giorni. La scelta di ripartire con Costa Deliziosa consentirà una maggiore flessibilità di riprogrammazione dell'itinerario, per rispondere a qualsiasi eventuale cambiamento. Di conseguenza, Costa Smeralda rimarrà ancora in pausa operativa per qualche settimana. A breve verranno comunicati i nuovi programmi per la nave. Per via del prolungamento delle misure restrittive fino al 15 gennaio, anche Msc Crociere ha annullato le partenze, quelle da Genova di Msc Grandiosa del 10 e 17 gennaio. Dopo la sospensione delle festività natalizie e di fine anno, la prossima partenza è stata riprogrammata per domenica 24 gennaio, sempre da Genova. Gli itinerari sono verso Civitavecchia, Napoli, Palermo e Malta. In funzione della zona da cui si parte per raggiungere la nave, sarà possibile iniziare e terminare la propria crociera anche da Civitavecchia (ogni lunedì), Napoli (ogni martedì) e Palermo (ogni mercoledì). Si andrà avanti così fino al 21 marzo, per poi passare alla programmazione estiva. Dal 14 febbraio riprenderà il mare anche Msc Magnifica con sei crociere di 11 giorni, in partenza da Genova, verso Italia, Grecia e Malta.

The image shows the cover of the 'Bollettino Avvisatore Marittimo' magazine for January 2021. The cover features the title in large blue and white letters. Below the title, there are several news snippets with small images. The main headline reads 'Msc e Costa annullano le crociere post-festive'. Other headlines include 'Grimaldi collega Cagliari e Palermo', 'Kuehne+Nagel scelto distributore logistico del vaccino Moderna', 'Accordo tra i due governi Marittimi, Cina e Italia uniformano i certificati', '1,25 mld per salvare il gruppo TUI Via libera dell'Ue', and 'Msc e Costa annullano le crociere post-festive'. The cover also includes the date '9 GENNAIO 2021' and the price '1,50€'. At the bottom, there is a list of arrivals and departures for the month: 'Arrivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-12) - Giola Tauro (12-13)'.



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

Costa riprende il programma in Italia con Costa Deliziosa

GENOVA In considerazione dell'attuale situazione di incertezza derivante dalle restrizioni previste per le prossime settimane relative all'emergenza Covid-19, Costa Crociere ha deciso di cancellare le sue crociere originariamente previste tra il 7 e il 31 gennaio. Costa riprenderà le sue operazioni il 31 gennaio con Costa Deliziosa, che offrirà agli ospiti la possibilità di visitare le più belle località italiane, con lo stesso itinerario originariamente previsto per Costa Smeralda, con mini-crociere di 3 e 4 giorni o in alternativa una intera crociera di 7 giorni. La Compagnia ha deciso di effettuare questa modifica ai suoi programmi con l'obiettivo di continuare ad offrire la migliore esperienza di vacanza possibile ai suoi ospiti. La scelta di ripartire con Costa Deliziosa consentirà una maggiore flessibilità di riprogrammazione dell'itinerario, per rispondere a qualsiasi eventuale cambiamento derivante dall'evoluzione dello scenario Covid-19 nelle destinazioni, mantenendo un'esperienza di crociera unica ed esclusiva a bordo di una delle navi più belle e accoglienti della flotta Costa. Di conseguenza, Costa Smeralda rimarrà ancora in pausa operativa per qualche settimana. A breve verranno comunicati i nuovi programmi per la nave. Costa sta provvedendo a informare gli ospiti interessati dai cambiamenti annunciati.



soddisfazione dell' ex consigliere comunale cavallini

«Discontinuità ai vertici dell' ente di via del Molo»

L.IV.

La Spezia Altro che continuità con la precedente presidenza. Del nuovo presidente Mario Sommariva piacciono «la sua totale discontinuità con la presidente Roncallo». Lo sottolinea Flavio Cavallini, ex amministratore comunale, che promuove le linee programmatiche annunciate da Sommariva nella sua amministrazione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale. «Ha chiaramente detto che sarà aperto al confronto e al dialogo e che privilegerà il green. Sancita quindi - dice Cavallini - la totale discontinuità con Roncallo». L' ex presidente Carla Roncallo ha lasciato con anticipo il ruolo in via del Molo per un nuovo prestigioso incarico nell' **Autorità di Regolazione dei Trasporti**. «Ma - dice l' ex consigliere la "promozione" ha scatenato negli addetti ai lavori, nei politici e nei sindacalisti, unanime dispiacere e richiesta di continuità». Secondo Cavallini, invece, gli obiettivi centrati dalla precedente amministrazione sarebbero opinabili. «Ha realizzato due progetti, entrambi molto discutibili, dal punto di vista ambientale e della sicurezza. Il primo - elenca Cavallini - riguarda la nave che arriva da Rotterdam per rifornire di gpl le navi. Il secondo prevede il trasporto con chiatte nel golfo per trasportare dal rigassificatore di Panigaglia 28 camion al giorno carichi di gas. Quindi il nostro golfo, già denso di siti pericolosi oltretutto molto trafficato e con la presenza di più attività economiche, militari e di diporto, è gravato da tale scellerata soluzione. Il motivo è che la Napoleonica è una strada inadatta, che non assicura il rispetto della "direttiva Seveso", ma ciò non ha scalfito il "criminale dogma" di chi sostiene che può garantire pure l' accesso ai mezzi di soccorso in caso di incidente al rigassificatore, che doveva esser dismesso da anni». --L.IV.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

PIERLUIGI PERACCHINI Il sindaco teme che l'azienda voglia ridurre il volume di movimentazioni. Incontro con Sommariva

«Su Contship lanciavi l'allarme già un anno fa non vorrei che la pandemia fosse una scusa»

LAURA IVANI

La SPEZIA «L'allarme su Contship lo ho già lanciato un anno fa. Adesso la cassa integrazione. Non vorrei che la pandemia fosse utilizzata come una foglia di fico». Per nascondere, secondo il sindaco Pierluigi Peracchini, un disimpegno progressivo dell'azienda sulle banchine spezzine. Un non rispetto, sottolinea, di quanto previsto nella concessione di 53 anni. La questione è stata la prima affrontata dal primo cittadino ieri, all'incontro con il nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva. Un primo incontro che ha messo al centro «uno spirito collaborativo, concreto. Il presidente ha una esperienza importante alle spalle per quel che riguarda portualità e lavoro - ha sottolineato Peracchini -, è una persona competente con cui auspico di lavorare insieme per il bene della città su temi di comune interesse». In cima alla lista c'è Calata Paita che, come previsto dagli accordi alla base della concessione demaniale, dovrebbe essere liberata dal terminal e restituita alla città per la realizzazione della nuova stazione crocieristica. Questo a fronte di investimenti importanti dell'azienda sull'ampliamento delle banchine. «Ho chiesto al presidente una data, la città non può più aspettare - risponde Peracchini -. Questo è il tema principe, che permetterà di vedere una nuova Spezia decollare da qui a 10 anni. È una città che si riappropria del suo mare dopo 130 anni di storia, che può conoscere un nuovo sviluppo grazie al nuovo waterfront». Per ora tutto congelato in attesa degli eventi. La notizia della richiesta di altre 11 settimane di cassa integrazione per la metà dei dipendenti, in questo contesto, secondo Peracchini è «una doccia fredda. Una decisione che ha significato che va diametralmente dal lato opposto di quello che prevede la concessione, cioè il raddoppio dell'occupazione. La crisi determinata dalla pandemia non può azzerare la storia di Lsct, una azienda leader di produttività a livello mondiale. Questo è un tema che va affrontato subito. Abbiamo già notato - sottolinea con preoccupazione il sindaco - un indebolimento nella struttura manageriale. E anche una scarsa volontà di restare sul mercato». Le rassicurazioni date da Lsct ogni qualvolta si tocca la questione «non bastano più. Servono i fatti. E i fatti - sbotta il sindaco - sono gli investimenti, i traffici, i posti di lavoro. Non la cassa integrazione. Ricordiamo che la concessione demaniale è pubblica e su un'area pubblica si produce una ricchezza pari a 38 milioni di euro di dividendi tra i soci». Già un anno fa, Peracchini aveva dato una sorta di ultimatum al terminalista: o attuazione degli investimenti o azzeramento della concessione. Poi è arrivata la pandemia. «Non si può alla prima crisi scaricare tutto sui lavoratori. È un atteggiamento non all'altezza delle aspettative, anche nei confronti del concessionario. Ho chiesto a Sommariva di intervenire per far rispettare le scelte che sono state prese a suo tempo». La cassa integrazione per la pandemia «rischia di essere la foglia di fico. Dopo Gioia Tauro, Cagliari e Livorno, il timore è che ci sia una volontà non coerente con gli obiettivi della concessione. Ora ci devono dire che cosa vogliono fare del nostro terminal, è troppo importante per il futuro della città. In passato ha garantito sviluppo e occupazione - ne dà atto il sindaco - ma ciò sta venendo meno. Il porto non sia solo il luogo dove si prendono i dividendi e gli utili e si lasciano le perdite sulle spalle della collettività. La cassa integrazione comporterà una riduzione drastica del reddito dei lavoratori interessati. Il porto della Spezia è pubblico e persegue interessi pubblici, non solo privati. Chiediamo



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

rispetto oppure si modifichino quegli accordi». Tra le questioni affrontate con Sommariva anche l'impatto delle attività portuali sulla città, su cui c'è la stessa visione, a cominciare dall'elettrificazione delle banchine «nell'ottica di un miglioramento della qualità della vita dei quartieri del levante». Anche per Peracchini il Gnl sarà strategico nello sviluppo del porto nei prossimi anni. E sulla possibilità di utilizzare Panigaglia per il gas necessario al bunkeraggio «occorre impostare un ragionamento nel quale la sicurezza è prioritaria». Tra i temi toccati l'auspicata ripartenza delle crociere, lo spostamento dei binari, la riqualificazione di molo Italia, la rotonda di via San Cipriano, la fontana del golfo, il restyling degli edifici alla radice di ponte Revel. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

lavoro

In Lsct ancora cassa integrazione «Si continua per 11 settimane»

La lettera, sottoscritta dall' ad Scalisi, è arrivata ieri ai sindacati e coinvolge 243 dipendente dei 600 che operano in banchina

La Spezia Altre 11 settimane di cassa integrazione in **porto**. La lettera è arrivata ieri ai sindacati, firmata dall' amministratore delegato di La Spezia Container Terminal Alfredo Scalisi. Interessati da questa decisione 343 dipendenti dei circa 600 che lavorano sulle banchine di Contship. Si tratta nel dettaglio di 228 operai e 115 impiegati e quadri che dal 18 gennaio e sino al 31 marzo vedranno ridotte a zero le ore lavorative. L' azienda fa riferimento alla «mancanza di commesse causata dallo stato emergenziale Covid-19 e dalle conseguenti misure urgenti in materia di contenimento e gestione dell' emergenza». Ma i sindacati vogliono vederci chiaro. E nei primi giorni della prossima settimana incontreranno i vertici di Contship per verificare qual è stata la contrazione dei traffici in banchina al 31 dicembre 2020. Per comprendere quale sia lo scenario, e cioè se la pressione giustifica l' utilizzo dell' ammortizzatore sociale o se si poteva gestire con altri strumenti. E quindi trattare. Di certo la notizia è stata colta come un segnale allarmante, secondo fonti sindacali, sull' impegno del terminal in questo momento sul territorio. Già lo scorso autunno era stata utilizzata da Lsct la cassa integrazione guadagni ordinaria, così come previsto dal decreto sull' emergenza Covid-19. Il periodo interessato era quello tra ottobre e il 31 dicembre. La richiesta era stata per lo stesso numero di dipendenti 343. Anche questa volta l' azienda riscontra la «necessità di procedere con carattere di urgenza a una contrazione dell' attività produttiva delle proprie maestranze a favore delle quali viene richiesto l' intervento della cassa integrazione guadagni ordinaria». La durata prevedibile, come detto, è di 11 settimane «anche non consecutive e comunque entro il 31 marzo». Lunedì, in videoconferenza, i sindacati sono stati chiamati al tavolo per l' esame congiunto. Riunione alla quale si presenteranno chiedendo chiarezza sulla contrazione riscontrata. E sulla possibilità di attivare altre misure che non penalizzino economicamente i lavoratori. --L.Iv.

L.IV.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Regione Liguria

Medusei incontra il presidente di Authority

L.IV.

Incontro ieri tra il nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva e il presidente del consiglio regionale Gianmarco Medusei. «Un incontro di speranza per il futuro e per una crescita armonica fra territorio e aree portuali» ha detto Medusei.



«Serve una crescita armonica fra territorio e aree portuali»

L'incontro fra Medusei e il presidente dell' Authority Sommariva. «Restano ancora tante questioni irrisolte»

LA SPEZIA Il presidente del Consiglio regionale Gianmarco Medusei ha incontrato ieri mattina Mario Sommariva, appena nominato presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, nella sede dell' **Autorità**, in via del Molo, alla Spezia. «Abbiamo affrontato insieme alcuni degli aspetti più importanti relativi allo sviluppo dello scalo e della città. E' stato un incontro molto cordiale - spiega Gianmarco Medusei - nel corso del quale abbiamo convenuto sull' importanza di tenere insieme le varie anime del territorio, che riguardano sia il contesto urbano che il porto, attraverso il dialogo e il sereno confronto fra Istituzioni. Ci sono, purtroppo, questioni irrisolte da tempo che vanno affrontate, nodi che vanno finalmente sciolti nell' interesse reciproco e ho trovato da parte del presidente la massima collaborazione. E' stato, dunque, un incontro di speranza per il futuro e per una crescita armonica fra territorio e aree portuali, che sono così importanti non solo per la provincia, ma per la crescita economica di tutta la nostra regione». Nella foto: Gianmarco Medusei e Mario Sommariva.

Tutto Liguria
«Demanio marittimo, no aumento dei canoni»
Alzarmi della Colombara a fronte dello richiesta di pagamento già avanzata da alcuni Comuni. «Ci sono incrementi fino al 85,7%»

Sciogli il Governo
Il governo deve o più presto o più tardi sciogliersi. La decisione è stata presa dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Il governo deve sciogliersi entro il 31 gennaio, al più tardi il 7 febbraio. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha detto che il governo deve sciogliersi entro il 31 gennaio, al più tardi il 7 febbraio. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha detto che il governo deve sciogliersi entro il 31 gennaio, al più tardi il 7 febbraio.

Al San Martino tornano i trapianti di fegato
«Grande passo avanti»

Cassa integrazione uk per i 1300 dipendenti della Mercanordino
L'azienda ha chiesto di essere inclusa nel fondo di cassa integrazione per i lavoratori dipendenti delle imprese che hanno chiuso o ridotto l'attività a causa della crisi del coronavirus.



Medusei vede Sommariva, su tavolo rapporti città-porto

(ANSA) - **GENOVA**, 08 GEN - Il presidente del Consiglio regionale ligure Gianmarco Medusei ha incontrato questa mattina Mario Sommariva, appena nominato presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, nella sede dell' Autorità, in via del Molo, alla Spezia. "Abbiamo affrontato insieme alcuni degli aspetti più importanti relativi allo sviluppo dello scalo e della città. E' stato un incontro molto cordiale - spiega Gianmarco Medusei in una nota - nel corso del quale abbiamo convenuto sull' importanza di tenere insieme le varie anime del territorio, che riguardano sia il contesto urbano che il **porto**, attraverso il dialogo e il sereno confronto fra Istituzioni. Ci sono, purtroppo, questioni irrisolte da tempo che vanno affrontate, nodi che vanno finalmente sciolti nell' interesse reciproco e ho trovato da parte del presidente la massima collaborazione. E' stato, dunque, un incontro di speranza - aggiunge - per il futuro e per una crescita armonica fra territorio e aree portuali, che sono così importanti non solo per la provincia, ma per la crescita economica di tutta la nostra regione". (ANSA).



Porti: Spezia; pres. Sommariva, positivo dialogo istituzioni

Authority Mar ligure Orientale, porto sia opportunità per città

(ANSA) - GENOVA, 08 GEN - Il neopresidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **Mar ligure Orientale** Mario Sommariva definisce come "positivi gli incontri con i rappresentanti delle istituzioni" avvenuti oggi alla Spezia. Sommariva ha incontrato il sindaco Pierluigi Peracchini e il presidente del consiglio regionale Gianmarco Medusei. Un dialogo avviato "sulla scorta di quella linea di collaborazione istituzionale che sarà la cifra del governo del porto che vogliamo portare avanti". Affrontati i temi centrali come il rapporto tra lo scalo e la città, con "la città che deve vivere il porto come una opportunità e non come un peso, questo dipende molto dalle scelte che il porto farà" ha spiegato Sommariva, ponendo l' accento sulla necessità di integrare sempre di più questo **sistema** nel territorio con una alta sostenibilità ambientale. (ANSA).



La Spezia, primo incontro tra il sindaco Peracchini e il presidente dell' Adsp Sommariva

Affrontati i temi che l'Amministrazione ritiene prioritari per ottenere un equilibrio armonico fra la Città e le attività del porto

La restituzione di Calata Paita alla città, l'attenzione all'ambiente e la necessità di abbattere quanto più possibile l'indice di rumorosità a vantaggio dei lavoratori stessi e dei quartieri del Levante, un nuovo slancio agli investimenti anche infrastrutturali per un costante sviluppo tecnologico e occupazionale e per aumentare la competitività con gli altri porti. Il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini ha incontrato a Palazzo Civico il nuovo presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva e ha portato alla sua attenzione diversi temi che l'Amministrazione ritiene prioritari per ottenere un equilibrio armonico fra la Città e le attività del porto. «In questi anni - dice Peracchini - La Spezia è diventata non solo sempre più centrale nel panorama regionale, italiano ed europeo nella logistica e nel trasporto merci, ma anche un porto turistico fondamentale sul quale dobbiamo continuare a investire nella ripartenza dell'emergenza Covid. Lo sviluppo sostenibile è sempre stata la parola chiave delle politiche dell'Amministrazione, che infatti ha fortemente incoraggiato e sostenuto la firma del Blue Flag a fine 2019, grazie al quale prima che entrino in porto, le navi hanno l'obbligo di passare a un combustibile più pulito. La sinergia fra istituzioni è il miglior metodo per garantire una prospettiva di crescita e progresso del territorio e sono particolarmente soddisfatto di aver trovato da parte del presidente massima collaborazione e attenzione verso il nostro territorio».



Città della Spezia

La Spezia

Medusei incontra Sommariva, nuovo presidente dell'Authority di Spezia e Marina di Carrara

Questa mattina il presidente del consiglio regionale ha avuto il primo colloquio con il nuovo presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. E' stato affrontato, fra gli altri, il tema dei rapporti fra città e scalo.

Liguria - Il presidente del Consiglio regionale Gianmarco Medusei ha incontrato questa mattina Mario Sommariva, appena nominato presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, nella sede dell' **Autorità**, in via del Molo, alla Spezia. "Abbiamo affrontato insieme alcuni degli aspetti più importanti relativi allo sviluppo dello scalo e della città. E' stato un incontro molto cordiale - spiega Gianmarco Medusei - nel corso del quale abbiamo convenuto sull' importanza di tenere insieme le varie anime del territorio, che riguardano sia il contesto urbano che il porto, attraverso il dialogo e il sereno confronto fra Istituzioni. Ci sono, purtroppo, questioni irrisolte da tempo che vanno affrontate, nodi che vanno finalmente sciolti nell' interesse reciproco e ho trovato da parte del presidente la massima collaborazione. E' stato, dunque, un incontro di speranza - aggiunge - per il futuro e per una crescita armonica fra territorio e aree portuali, che sono così importanti non solo per la provincia, ma per la crescita economica di tutta la nostra regione". Venerdì 8 gennaio 2021 alle 11:31:26 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Citta della Spezia

La Spezia

Sommariva, nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale, in visita a Palazzo civico

La Spezia - Questa mattina il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini ha incontrato a Palazzo Civico il nuovo presidente dell' **Autorità del sistema portuale** del Mar Ligure orientale, Mario Sommariva. "Un incontro molto cordiale e fruttuoso sui grandi temi che interessano la nostra città per il 2021 e gli anni a venire - dichiara Peracchini - Nel rinnovare le mie congratulazioni al presidente Sommariva per il suo nuovo incarico, ho portato alla sua attenzione diversi temi sui quali, come amministrazione, abbiamo sempre ritenuto prioritari per ottenere un equilibrio armonico fra la città e le attività del porto: la restituzione della Calata Paita alla città, l' attenzione all' ambiente e la necessità di abbattere quanto più possibile l' indice di rumorosità a vantaggio dei lavoratori stessi e dei quartieri del levante, un nuovo slancio agli investimenti anche infrastrutturali di cui il nostro territorio ha bisogno per un costante sviluppo tecnologico e occupazionale e per aumentare la competitività con gli altri porti. In questi anni, La Spezia è diventata non solo sempre più centrale nel panorama regionale, italiano ed europeo nella logistica e nel trasporto merci, ma anche un porto turistico fondamentale sul quale dobbiamo continuare a investire nella ripartenza dell' emergenza Covid. Lo sviluppo sostenibile è sempre stata la parola chiave delle politiche dell' amministrazione, che infatti ha fortemente incoraggiato e sostenuto la firma del Blue Flag a fine 2019, grazie al quale prima che entrino in porto, le navi hanno l' obbligo di passare a un combustibile più pulito. La sinergia fra istituzioni è il miglior metodo per garantire una prospettiva di crescita e progresso del territorio e sono particolarmente soddisfatto di aver trovato da parte del presidente massima collaborazione e attenzione verso il nostro territorio". Venerdì 8 gennaio 2021 alle 15:45:10 Redazione.



Citta della Spezia

La Spezia

Evviva: discontinuità all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale

di Flavio Cavallini

- L' architetto Carla Roncallo ha dovuto lasciare la Presidenza dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, essendo tale ruolo incompatibile col nuovo incarico all' **Autorità** di regolazione dei trasporti, ma la "promozione" ha scatenato -negli addetti ai lavori e pure nei politici e nei sindacalisti- unanime dispiacere e la richiesta di "continuità" al successore. La cosa mi ha incuriosito, poiché non mi ero reso conto che avevamo un portento a dirigere l' AdSP, sicché ho ripercorso la presidenza Roncallo, trovando conferma ai miei dubbi. Difatti, ha cassato molte iniziative ed altre non le ha portate a termine; ha però realizzato due progetti, ma sono entrambi molto discutibili, quantomeno dal punto di vista ambientale e della sicurezza. Il primo, che riguarda la nave che arriva da Rotterdam per rifornire di gpl le navi (al momento ha interessato solo la Costa Smeralda), impone, dall' inizio e sino alla fine del bunkeraggio (circa 12 ore), sia che nessuna imbarcazione possa avvicinarsi entro i 100 metri, sia che anche al di fuori di quest' area le imbarcazioni debbano spostarsi a velocità minima, per evitare onde che possano disturbare l' operazione (SIC!). Il secondo prevede il trasporto tramite chiatte nel golfo per trasportare dal rigassificatore di Panigaglia 28 camion al giorno carichi di gas. Quindi il nostro golfo, già denso di siti pericolosi -oltreché densamente trafficato e con la presenza di molteplici attività economiche, militari e di diporto- è vieppiù gravato da tale scellerata soluzione. Il motivo è che la Napoleonica è una strada inadatta, che non assicura il rispetto della "direttiva Seveso", ma ciò non ha scalfito il "criminale dogma" di chi invece sostiene che ha le caratteristiche per garantire il deflusso della popolazione e pure l' accesso ai mezzi di soccorso, nel caso di incidente al rigassificatore di Panigaglia che, è bene ricordarlo a tutti ed in primis alle Istituzioni, doveva essere dismesso da anni Il 2021 però comincia bene, perché il neo Presidente dell' AdSP dott. Mario Sommariva, nelle interviste rilasciate per descrivere le linee programmatiche che adotterà per rilanciare il porto della Spezia, ha chiaramente detto che sarà aperto al confronto ed al dialogo e che privilegerà il green. Benvenuto quindi a Sommariva, sancita la sua totale discontinuità con la presidenza Roncallo. E che ciò sia di buon auspicio anche per tutto il resto (ne abbiamo bisogno). Flavio Cavallini ex Amministratore che continua ad adoperarsi per la propria Città Venerdì 8 gennaio 2021 alle 20:05:35 Redazione.



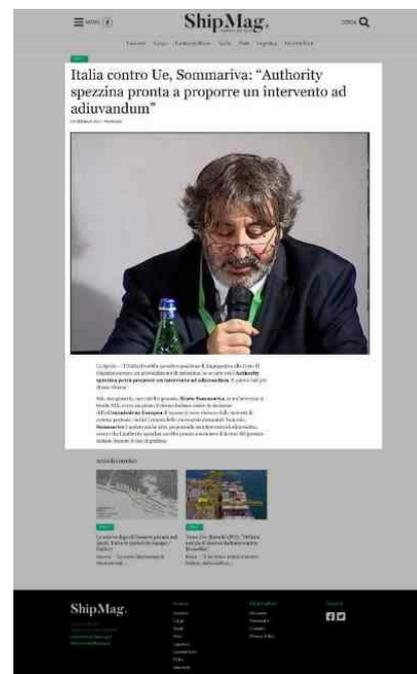
La Spezia: Sindaco incontra nuovo Presidente Autorità del Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Sommariva

(FERPRESS) La Spezia, 8 GEN Questa mattina il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini ha incontrato a Palazzo Civico il nuovo Presidente dell'**Autorità** del **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** Mario Sommariva. Un incontro molto cordiale e fruttuoso sui grandi temi che interessano la nostra Città per il 2021 e gli anni a venire dichiara il Sindaco Pierluigi Peracchini. Nel rinnovare le mie congratulazioni al Presidente Sommariva per il suo nuovo incarico, ho portato alla sua attenzione diversi temi sui quali, come Amministrazione, abbiamo sempre ritenuto prioritari per ottenere un equilibrio armonico fra la Città e le attività del porto: la restituzione della Calata Paita alla Città, l'attenzione all'ambiente e la necessità di abbattere quanto più possibile l'indice di rumorosità a vantaggio dei lavoratori stessi e dei quartieri del levante, un nuovo slancio agli investimenti anche infrastrutturali di cui il nostro territorio ha bisogno per un costante sviluppo tecnologico e occupazionale e per aumentare la competitività con gli altri porti. In questi anni, La Spezia è diventata non solo sempre più centrale nel panorama regionale, italiano ed europeo nella logistica e nel trasporto merci, ma anche un porto turistico fondamentale sul quale dobbiamo continuare a investire nella ripartenza dell'emergenza Covid. Lo sviluppo sostenibile è sempre stata la parola chiave delle politiche dell'Amministrazione, che infatti ha fortemente incoraggiato e sostenuto la firma del Blue Flag a fine 2019, grazie al quale prima che entrino in porto, le navi hanno l'obbligo di passare a un combustibile più pulito. La sinergia fra istituzioni è il miglior metodo per garantire una prospettiva di crescita e progresso del territorio e sono particolarmente soddisfatto di aver trovato da parte del presidente massima collaborazione e attenzione verso il nostro territorio.



Italia contro Ue, Sommariva: Authority spezzina pronta a proporre un intervento ad adiuvandum

La Spezia L'Italia dovrebbe prendere posizione di impugnativa alla Corte di Giustizia europea sul provvedimento di infrazione, se se sarà così l'Authority spezzina potrà proporre un intervento ad adiuvandum. E questo vale più di una riforma. Solo due giorni fa, mercoledì 6 gennaio, Mario Sommariva, in un'intervista al Secolo XIX, aveva auspicato il ricorso italiano contro la decisione della Commissione Europea di tassare le tasse riscosse dalle Autorità di sistema portuale, inclusi i canoni delle concessioni demaniali. Non solo, Sommariva è andato anche oltre proponendo un intervento ad adiuvandum, ovvero che l'Authority spezzina sarebbe pronta a sostenere il ricorso del governo italiano durante le fasi di giudizio.



Laghezza SpA in crescita

LA SPEZIA Il Covid e le difficoltà del mercato non hanno fermato la crescita della Business Unit Trasporti di Laghezza SpA che ha registrato nel 2020 un incremento di fatturato frutto anche degli investimenti effettuati in nuovi mezzi e tecnologie di monitoraggio innovative. Un risultato importante e in controtendenza afferma il presidente della Laghezza SpA Alessandro Laghezza perché da un lato conferma il valore di un affiancamento costante della clientela finalizzato alla risposta tempestiva a ogni esigenza: dall'altro, il valore aggiunto di un team, per appunto del Dipartimento Trasporti, che in stretta collaborazione con il settore logistico del gruppo è stato in grado sempre e comunque di fornire servizi di eccellenza. In un periodo che è stato complesso sotto ogni punto di vista prosegue Laghezza non abbiamo mai tirato il freno a mano sugli investimenti, al contrario imprimendo un'ulteriore accelerazione e acquistando nuovi mezzi per la nostra flotta. La divisione Trasporti della Laghezza SpA conta oggi su una flotta di più di 120 mezzi, considerando quelli di proprietà, incrementati di 6 unità solo negli ultimi tre mesi, e i vettori a contratto esclusivo. È in grado di offrire soluzioni trasporto per tutte le tipologie di merce operando in tutti i porti italiani, e dai soli porti di Genova e Livorno ha incrementato in modo significativo il numero dei viaggi che oggi supera quota 30.000. Gli automezzi vengono costantemente monitorati dalla sede centrale, attraverso un sistema informatico avanzato di track and trace, che può essere esteso anche alla merce interna ai container, come nuovo servizio aggiuntivo. In un anno così complesso la crescita di fatturato è qualcosa di più di un semplice successo afferma Enzo Bandoni, responsabile della divisione Trasporti della Laghezza SpA è la prova della validità di scelte strategiche e di un lavoro svolto in modo coeso da tutto lo staff, che ha garantito ai clienti storici del gruppo un servizio caratterizzato da puntualità, personalizzazione e professionalità.



infrastrutture

Forza Italia: non si vive di solo turismo perciò il porto va difeso

massa. Succede, più o meno, dopo ogni mareggiata: il dibattito sull' erosione della costa apuana si riaccende e qualcuno accusa il porto di Marina di Carrara. "Sono le opere portuali a deviare le correnti e a provocare l' erosione di Marina di Massa", dicono ad esempio i Paladini Apuo-versiliesi, in prima fila nel chiedere lo stop a ogni ventilato allargamento dello scalo carrarese. Sulla questione intervengono adesso Roberta Dei, consigliera di Forza Italia, responsabile gruppo misto di maggioranza; Mauro Rivieri, anch' egli di Fi e Mario Cipollini, responsabile dell' associazione Libertà & Diritti. In un momento di forte crisi economica ed occupazionale nella provincia di Massa Carrara, argomentano i tre, «la questione del porto di Marina di Carrara deve essere vista con una nuova visione che ci porti a guardare al futuro, dove lavoro, ambiente, turismo, porto, marmo convivano e riportino ricchezza sul territorio. Sono ancora presenti nella nostra provincia, per fortuna, realtà produttive come il Nuovo Pignone che per esistere ha necessità del porto, così come ne ha bisogno il settore marmo. Il Nuovo Pignone è un bacino occupazionale importante per la nostra economia, la perdita di questa azienda creerebbe una grave emorragia di posti di lavoro. La Sanac parte importante del nostro polo industriale, nata proprio per la vicinanza alle cave e al porto, oggi è in grave difficoltà e nessuno sta dando risposte concrete». Perciò i tre dicono no alla proposta «sconsiderata di chi vorrebbe la chiusura del porto commerciale, ma di ci am o s i a una valorizzazione turistica del porto con un occhio di riguardo anche per le cooperative di pescatori. «Sicuramente c' è necessità di progetti, e con l' arrivo del nuovo presidente dell' **Autorità Portuale** dell' Alto Tirreno occorrerà trovare il modo di aprire un tavolo di confronto, vista la sua disponibilità, per ammodernare il collegamento con l' infrastruttura ferroviaria verso la fermata di Massa Zona industriale. Scali ferroviari moderni nella zona industriale di Massa e dentro il porto aumenteranno i livelli occupazionali nei nostri comuni garantendo maggiore competitività alle aziende apuane anche nel settore logistico. Il porto è una infrastruttura strategica delle nostre comunità e come tale va difesa da attacchi strumentali che non tengono conto dei cambiamenti climatici in atto. La provincia di Massa Carrara non può vivere solamente di turismo». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Economia del Mare: movimentate 1,9 milioni di tonnellate

Primi nove mesi, al porto una flessione del 16,9%

Calo più contenuto rispetto alla Spezia (-17,5%) grazie alle merci varie che sono riuscite a chiudere in positivo, male invece le rinfuse solide

M.B. L.B.

Carrara. Come sottolinea l' **Autorità** di **Sistema Portuale** di La Spezia e Marina di Carrara nel commentare i traffici 2020 da gennaio a settembre, «Gli effetti della grave crisi pandemica in atto dall' inizio dell' anno hanno causato in tutto il mondo pesanti ripercussioni economiche anche sui traffici marittimi. Ecco la situazione del mar ligure orientale nei primi nove mesi». Per quanto riguarda La Spezia, sono stati movimentati da gennaio a settembre 841.573 contenitori (Teu) con una flessione del 21,1% sul 2019. Il complessivo del porto si attesta nei primi nove mesi a 10.074.135 tonnellate (-17,5%). Il settore del traffico passeggeri ha visto transitare 48.535 unità, con una flessione nel periodo del 90%. Per quanto riguarda il porto che ci riguarda più da vicino, ovviamente, Marina di Carrara, chiude i nove mesi con 1.908.839 tonnellate movimentate a banchina, con una flessione generale del 16,9%. Tra queste 116.247 sono rinfuse solide, con una flessione dell' 82% e 1.792.592 tonnellate sono merci varie, con incremento dell' 8,2% e in controtendenza grazie comunque alla tenuta del traffico contenitori e RoRo. Nel general cargo 917 mila sono le containerizzate (+17%), 565mila il traffico RoRo (+15,8%) e 311 mila le altre merci varie (-19,4%). In crescita il traffico contenitori con 63mila Teu movimentati nel periodo (+11,9%). Azzerato il traffico passeggeri. Marina di Carrara, proprio nel 2019 aveva ottenuto ottimi risultati nel 2019 che si era chiuso con un incremento complessivo del traffico merci del 20%, con un totale di 3 milioni di tonnellate movimentate, di cui 676mila come rinfuse solide (+37%) e 2,32 milioni come merci varie, con incremento del +16%. Tra quest' ultime, 1,1 milioni erano state le merci containerizzate (+28,5%), 693mila il traffico Ro-Ro (+19,4%) e 503mila le altre merci varie (-7,8%). In crescita nel 2019 il traffico contenitori con 81.156 Teu movimentati nell' anno (+40%). Il traffico passeggeri si era attestato a 26.565 transiti, con un incremento del 12,9% sul 2018. Poi, appunto, è arrivato il 2020 con la pandemia che ha sconvolto il mondo, ma come detto, Marina di Carrara è riuscita a reggere soprattutto grazie alla crescita fatta registrare dalle merci varie. M.B. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Carrara
PRIMI NOVE MESI, AL PORTO UNA FLESSIONE DEL 16,9%
Calo più contenuto rispetto alla Spezia (-17,5%) grazie alle merci varie che sono riuscite a chiudere in positivo, male invece le rinfuse solide

Refilii degli scarichi direttamente in strada. Dsbagi e cattivi odori

«Casa umida e invivibile»

Ridotti di 20mila euro gli oneri comunali

Bando al Regina Elena valido anche per gli Osa

Nove mesi di crisi dura

LIVORNO Il consuntivo dei dati relativi ai traffici portuali dei primi nove mesi dell'anno presenta anche per la **AdSP** del Tirreno settentrionale un bilancio che va inquadrato nella attuale situazione generale di emergenza; che, come descritto, in termini di contrazione dei volumi movimentati non ha risparmiato nessun porto. Le statistiche portuali dei primi 9 mesi del 2020 fornite oggi da palazzo Rosciano confrontate con i dati del corrispondente periodo del 2019, presentano una movimentazione complessiva in tonnellate in flessione del 17,8%, un traffico contenitori in TEUs in calo del 10,2%, un decremento del 16% del numero dei mezzi rotabili sbarcati/imbarcati, una riduzione del 39,3% del traffico di auto nuove, una riduzione del 26% degli arrivi/nave, nonché un decremento nel settore passeggeri del 97,3% dei crocieristi e del 32,2%, del traffico dei traghetti. Un quadro dunque pesante, che tocca anche il settore più importante, quello dei ro/ro. Tra i traffici commerciali continua la nota di palazzo Rosciano il settore che ha risentito maggiormente del lockdown è stato quello dell'automotive che nei mesi di aprile, maggio e giugno ha registrato nel numero di auto nuove movimentate dallo scalo di Livorno decrementi rispettivamente del -76%, -74% e -65,6% rispetto ai corrispondenti mesi dello scorso anno. Negli ultimi mesi è stata tuttavia rilevata una ripresa che ha portato il settore a dimezzare la contrazione complessiva da inizio anno (-39% nei primi 9 mesi dell'anno rispetto al 2019). I prodotti forestali nel loro complesso (cellulosa, rotoli carta Kraft e legname), sono invece risultati l'unico traffico commerciale in positivo, con quasi 1,3 milioni di ton movimentate con un aumento del 4% rispetto al corrispondente periodo del 2019. Il traffico tiene perché nella crisi il lavoro delle cartiere, tradizionali clienti del porto di Livorno, è aumentato. Per quanto concerne il settore passeggeri traghetti, in questi primi nove mesi sono stati complessivamente totalizzati nei porti dell'**AdSP** MTS oltre 5,3 milioni di unità sbarcate/imbarcate. Il calo complessivo è stato del 32,2% in termini percentuali rispetto al 2019 pari ad oltre 2,5 milioni di passeggeri in meno. Ciononostante, negli ultimi mesi si può notare una ripresa del settore che tuttavia continua ad essere fortemente influenzato dalla pandemia di Coronavirus. Per il settore delle crociere, con l'attività crocieristica completamente ferma dal mese di marzo fino al mese di agosto, anche a causa dei formali provvedimenti governativi, le perdite sono state ancora più rilevanti, con una contrazione di oltre il 97% sia del numero dei crocieristi che del numero di scali (n. 271 navi in meno rispetto a quanto rilevato nel 2019 a Livorno, n. 70 navi a Portoferraio e n. 10 navi a Piombino).



Porti elbani, Rio Marina e Cavo- L'Authority traccia gli interventi di riqualificazione

LIVORNO - I porti dell'Isola d'Elba, Rio Marina e Cavo, nel 2021 saranno interessati da interventi di riqualificazione. Lo scalo di Rio Marina sarà interessato da lavori per la riqualificazione, decoro e funzione, inoltre si prevede il completamento delle fasi di progettazione e di affidamento lavori per quanto riguarda gli interventi strutturali di adeguamento tecnico funzionale, aspetto all'attenzione da tempo. Inoltre i lavori vedranno "il tempestivo rifacimento delle ringhiere danneggiate dalle mareggiate, sarà pavimentata in porfido la camminata del molo sopraflutto e sarà implementato l'impianto di illuminazione". Rio Marina Lo fa sapere in una nota **AdSP** del Mart Tirreno Settentrionale, a fronte dell'incontro svolto a Rio Marina, tra il presidente dell'Authority, Stefano Corsini, il personale tecnico e, il sindaco di Rio Marco Corsini. Alla presenza del rappresentante della Capitaneria di porto e del presidente del Gruppo Ormeggiatori dell'Isola d'Elba. I lavori inoltre vedranno la razionalizzazione della viabilità e delle attività in occasione delle operazioni di imbarco e sbarco, sarà infatti elaborato un progetto di nuova regolamentazione, da condividere con gli attori interessati, con l'eventuale utilizzo di un sistema di barriere in ingresso al porto, ringhiere di protezione e semafori azionati da remoto. Inoltre, saranno analizzate le necessità degli scali in materia di videosorveglianza. Sia a Rio Marina che a Cavo saranno infine messi in sicurezza gli arredi portuali ammalorati. Il sindaco Marco Corsini, al termine dell'incontro, ha espresso soddisfazione «Ringrazio il presidente mio omonimo che mi consente di dare risposte certe e rassicuranti alle istanze che la popolazione continuamente mi pone. Per un paese come il nostro a fortissima vocazione turistico marinara, i porti sono luogo di eccellenza e biglietto da visita eccezionale, oltre che volano di numerose attività economiche. È giusto chiedere che siano all'altezza della funzione che devono avere». Per il presidente dell'**AdSP** «la collaborazione diretta tra le istituzioni consente sempre di individuare le priorità di intervento. Con il sindaco Corsini c'è da sempre un ottimo dialogo, presupposto fondamentale per coordinare le azioni volte allo sviluppo e alla sicurezza dei porti di competenza. Questo è solo il primo passo di una azione che vedrà impegnata l'Autorità per alcuni anni».



La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Piombino verso il suo marina

PIOMBINO Dopo l'atto sostitutivo della concessione da parte dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, la firma della convenzione urbanistica con il Comune di Piombino e l'autorizzazione dal Genio della Regione Toscana per l'immissione in mare dei massi, il percorso per vedere la realizzazione del nuovo porto della Chiusa si fa realtà, con il supporto delle istituzioni che hanno dato vita a questo progetto: Comune, Regione, Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale. In questo contesto, Navigo società di innovazione e sviluppo della nautica si occuperà della promozione internazionale del futuro porto turistico di Piombino. Intanto il porto turistico diventa Marina dell'Arcipelago Toscano. Il presidente della cooperativa La Chiusa Lio Bastianini vede in questi atti la chiusura di un percorso che offrirà alla città una struttura moderna ed efficace che guarderà al futuro, riappropriandosi di una parte degradata e abbandonata del territorio partendo dalla risorsa più importante di questa città, il mare. Investimenti per decine di milioni che creeranno occupazione e quindi una struttura non solo di partenza per i diportisti verso l'Arcipelago, ma volano per tutte quelle imprese ed attività che ruotano intorno al mondo della nautica. Nei prossimi giorni, in accordo con le istituzioni, sarà inaugurato il cantiere. Un'opera importante che contribuirà a rendere più appetibile questo territorio ha commentato Francesco Ferrari, sindaco di Piombino -. Questa Amministrazione è, fin dal suo insediamento, attenta ed impegnata ad agevolare tutti quegli imprenditori che vorranno investire con progetti di pregio e strategici. Sicuramente il porto turistico va in questa direzione e può essere strumento di promozione per la nostra costa ed il suo entroterra. Con l'avvio dei lavori si compie un percorso che è partito anni fa, quando ancora ero sindaco, all'interno di un iter che, grazie alla tenacia della cooperativa La Chiusa, valorizza e colloca un segmento fondamentale del Distretto con funzioni diportistiche e manifatturiere ha dichiarato Gianni Anselmi, consigliere regionale e presidente della Commissione Sviluppo Economico del Consiglio Regionale -. È inoltre un importante contributo, oltre che un segnale per il futuro della Regione e della costa, che ci sia un coordinamento tra insediamenti diportistici come Marine della Toscana. Da subito la cooperativa La Chiusa ha lavorato all'iniziativa di realizzare nel porto commerciale un polo della nautica e del diporto ha sostenuto Claudio Capuano, dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale, che ha seguito la concessione demaniale -. Iniziativa dalla lunga gestazione, che racchiude in sé un duplice valore: dare una risposta alle esigenze diportistiche minori della città senza fermarsi alla sola logica del turismo da diporto, anzi con una spinta verso il pubblico, grazie alla realizzazione di una parte da destinare al porto peschereccio e cantieristico. Un progetto che nasce dal privato, ma che ben si allinea con gli interessi del pubblico, e che non ha rappresentato costi per il pubblico.



Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

Rio Marina e Cavo, focus sulla riqualificazione dei porti

Alla riunione hanno partecipato il presidente dell' AdSP Tirreno Settentrionale e il Sindaco di Rio

La necessaria riqualificazione dei porti di Rio Marina e di Cavo è stata esaminata in una riunione tra il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale**, **Stefano Corsini**, con i suoi tecnici, e il Sindaco di Rio Marco **Corsini**. Giovedì mattina, presenti anche il rappresentante della Capitaneria di porto e il presidente del gruppo Ormeggiatori dell' Isola d' Elba sono state affrontate una serie di questioni tecniche relative alle aree portuali del territorio riese. Presto il porto di Rio Marina sarà interessato da una serie di lavori che lo riqualificheranno nel decoro e nella funzione. Gli interventi strutturali di adeguamento tecnico funzionale, di cui si parla da tempo, vedranno invece completate le fasi della progettazione e dell' affidamento lavori nel 2021. Si provvederà tempestivamente al rifacimento delle ringhiere danneggiate dalle mareggiate, sarà pavimentata in porfido la camminata del molo sopraflutto e sarà implementato l' impianto di illuminazione. Per una maggiore razionalizzazione della viabilità e delle attività in occasione delle operazioni di imbarco e sbarco, sarà elaborato un progetto di nuova regolamentazione, da condividere con gli attori interessati, con l' eventuale utilizzo di un **sistema** di barriere in ingresso al porto, ringhiere di protezione e semafori azionati da remoto. Inoltre, saranno analizzate le necessità degli scali in materia di videosorveglianza. Sia a Rio Marina che a Cavo saranno infine messi in sicurezza tempestivamente gli arredi portuali ammalorati. Il Sindaco, al termine dell' incontro, ha espresso la sua soddisfazione "Ringrazio il presidente mio omonimo che mi consente di dare risposte certe e rassicuranti alle istanze che la popolazione continuamente mi pone. Per un paese come il nostro a fortissima vocazione turistico marinara, i porti sono luogo di eccellenza e biglietto da visita eccezionale, oltre che volano di numerose attività economiche. È giusto chiedere che siano all' altezza della funzione che devono avere". Per il presidente dell' AdSP "la collaborazione diretta tra le istituzioni consente sempre di individuare le priorità di intervento. Con il Sindaco c' è da sempre un ottimo dialogo, presupposto fondamentale per coordinare le azioni volte allo sviluppo e alla sicurezza dei porti di competenza. Questo è solo il primo passo di una azione che vedrà impegnata l' **Autorità** per alcuni anni".



Il rebus presidenza Ap sull'asse Roma-Ancona

Giampieri possibile commissario in attesa della scelta del ministro De Micheli

L' INCARICO ANCONA La deadline si avvicina e l'asse che da Roma corre verso Ancona e Pescara registra forti fibrillazioni. Dal 2 dicembre, il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Rodolfo Giampieri ricopre il suo ruolo in regime di proroga ed i 45 giorni canonici scadono il 16 gennaio. Solo una settimana, dunque, per decidere chi guiderà i porti di Marche ed Abruzzo, ma ancora niente di nuovo sul fronte occidentale. Gli scenari La golden share è infatti in mano alla ministra alle Infrastrutture Paola De Micheli a cui spetta la nomina, sentiti i governatori delle Regioni coinvolte che però al momento ha ben altri grattacapi: con il rimpasto di governo all'orizzonte, la sua è una delle poltrone che traballa di più, insidiata dai renziani (e non solo). Se l'attesa dovesse prolungarsi oltre i 45 giorni, si profilerebbe anche l'ipotesi di un commissariamento, con lo stesso Giampieri che potrebbe essere chiamato a traghettare l'Ap fino alla nuova nomina. Ma più che il quando, è il chi a tenere banco. I nomi sul piatto sono cinque: oltre all'uscente, si sono candidati Francesco Messineo, segretario generale Authority di Napoli, Matteo Africano, rappresentante al comitato di gestione dell' Authority di Civitavecchia, Luca Lupi, dirigente Ap Civitavecchia, e Gianluca Carrabs. In un primo momento, il più quotato sembrava essere Messineo, sponsorizzato dal Movimento 5 stelle, ma i pentastellati romani si starebbero riposizionando, non ponendo veti neanche su Giampieri. Il braccio di ferro, dunque, non sarebbe più all'interno della coalizione di governo, ma tra Mit e Regioni, con i governatori Acquaroli e Marsilio entrambi targati Fratelli d'Italia che del rinnovo di Giampieri proprio non ne vogliono sapere: è considerato troppo vicino al Pd, quello dorico in particolare, per poter avere la loro benedizione. Si sa da fonti non ufficiali che il numero uno di Palazzo Raffaello ha chiesto, per l'inizio della prossima settimana, un incontro con il sottosegretario pentastellato al Mit Roberto Traversi proprio per discutere della questione. Il partito di Giorgia Meloni ha proposto un candidato che non sia sotto nessuna bandiera ed il nome di Lupi sarebbe quello più apprezzato. Al netto di ulteriori giochi di specchi, Giampieri resta comunque, almeno in teoria, della partita, e ieri ha ricevuto anche una chiamata dal presidente di Confindustria Abruzzo Fracassi. Nelle Marche, il sostegno al suo rinnovo va dai sindacati all'associazione degli industriali, passando per gli operatori economici del porto ed i democrat, per una volta compatti. Gli assist Ma anche esponenti del centrodestra si schierano con lui, come l'ex capogruppo regionale della Lega Sandro Zaffiri, che qualche giorno fa ha fatto un appello «all'unità della politica marchigiana a sostegno della riconferma di Giampieri». Vittoriano Solazzi, portavoce dell'Udc, senza fare nomi, auspica che la scelta di Acquaroli vada nella direzione «della competenza e dell'appartenenza rigorosa al territorio marchigiano». Un identikit che appare decisamente riconducibile all'attuale presidente. Insomma, nei tempi supplementari, la partita pare essere ancora aperta e Giampieri, benché in trepidante attesa, ci scherza su: «Mi hanno nominato giusto al Grande Fratello», ha ironizzato ieri a margine della conferenza sulla riqualificazione del Mercato ittico. Martina Marinangeli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Il nuovo Mercato ittico sarà un motore di sviluppo»

L' avvio dei lavori previsto a luglio, la conclusione nell' estate del 2023

IL RESTYLING **ANCONA** «Quello del mercato ittico è uno spazio unico in Italia, in cui il lavoro legato al mare è protagonista, ma che è anche vicino ad un importante centro di produzione culturale come la Mole. Riquilificarlo significa credere nello sviluppo che la pesca può portare nell' economia del territorio e fare un ulteriore passo verso la ricucitura della relazione **porto-città**». Così il presidente dell' Autorità Portuale Rodolfo Giampieri ha presentato il progetto di ristrutturazione del mercato ittico (budget di 3,5 milioni di cui 2,65 a carico dell' Ap e 850 mila dalla Regione) affidato al raggruppamento Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato. Si prevede non solo il riammodernamento degli spazi dedicati all' attività di vendita ma anche la creazione di aree con funzione ricreativa e turistica. Nella fattispecie un ristorante di 250 mq da 70 coperti affacciato sulla Mole, il quale in futuro potrà essere dotato di una terrazza con open bar. L' avvio dei lavori è previsto per luglio, conclusione nell' estate 2023. «L' intervento ha dichiarato l' assessore al **Porto**, Ida Simonella - si inserisce all' interno di una più ampia opera di riqualificazione, che include la Mole, gli Archi e via XXIX Settembre, di una zona che è cerniera naturale tra **porto** e città». Per Nicola Pandolfi, direttore dell' Associazione produttori pesca, gestore del mercato ittico «l' intervento permetterà di avere un mercato sempre più moderno ed efficiente» e dell' ammiraglio Enrico Moretti, comandante del **porto** «una struttura adeguata favorirà la nostra attività di controllo». Mentre l' orizzonte si amplia col presidente della Camera di Commercio delle Marche Gino Sabatini «ciò che verrà realizzato darà ancora più spinta al **porto** di **Ancona**, valore aggiunto dell' intera economia marchigiana» e con l' assessore al Bilancio della Regione Guido Castelli «il nuovo mercato ittico sarà un punto di riferimento per la nostra regione, rafforzerà ancora di più il legame tra territorio e **porto** e darà a quest' ultimo una dimensione sempre più europea». Michele Rocchetti © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona Corriere Adriatico
9 gennaio 2021

Il rebus presidenza Ap sull'asse Roma-Ancona

Giampieri possibile commissario in attesa della scelta del ministro De Michelis

INCHIESTA
L'arrivo dei lavori previsti a luglio, la conclusione nell'estate del 2023

IL RESTYLING

«Il nuovo Mercato ittico sarà un motore di sviluppo»

L'arrivo dei lavori previsti a luglio, la conclusione nell'estate del 2023

IL RESTYLING

Il nuovo mercato ittico sarà un motore di sviluppo. L'arrivo dei lavori previsti a luglio, la conclusione nell'estate del 2023.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Ristorante e open bar, rinasce il Mercato Ittico

Al Mandracchio dopo ottant'anni di vita partono i lavori di recupero che prevedono anche la realizzazione di locali ovviamente vista mare

Di notte le affascinanti e produttive aste per l'acquisto del pescato, di giorno un contenitore a disposizione della città. Prenderà forma entro l'estate del 2023 il nuovo mercato ittico del Mandracchio: costerà 3,5 milioni di euro e adotterà alcune innovazioni importanti tra cui la sanificazione speciale delle cassette del pesce che non saranno più in polistirolo, ma in plastica e riutilizzabili, e l'erogazione automatica del ghiaccio. L' **Autorità portuale** e i suoi partner istituzionali rimetteranno mano ad una struttura costruita ottant'anni fa e che ha il necessario bisogno di essere sistemata e adeguata ai tempi moderni. Ingegneri e architetti dello studio Acale di Ancona, la società che si è aggiudicata la progettazione dell'intervento sbaragliando una concorrenza di altri 16 competitors, non andranno in alcun modo a stravolgere l'estetica della struttura disegnata all'epoca dal loro collega, Gaetano Minnucci. I prossimi quattro mesi saranno decisivi per risolvere le questioni burocratiche e le pratiche dell'appalto e dell'affidamento dei lavori. L'obiettivo dell' **Autorità portuale** e dei responsabili del mercato ittico è quello di attivare il cantiere entro luglio, in modo da sfruttare al massimo il primo mese e mezzo in cui sarà in vigore il fermo-pesca. Durante i due anni dell'intervento l'operatività del mercato ittico non verrà meno. I finanziamenti ci sono, il grosso delle risorse arriva dai fondi dell' **Autorità portuale**, 2,650 milioni di euro, il resto, 850mila euro, sarà la parte spettante la Regione: «Un'opera di rigenerazione urbana e un porto, quello di Ancona, sempre più diretto verso la dimensione comunitaria 2021-2026» ha detto collegato in videoconferenza l'assessore regionale al bilancio Guido Castelli. Un'opera il cui iter arriva ad un punto decisivo dopo l'ottimo lavoro fatto dall' **Autorità portuale**, a partire dal presidente, Rodolfo Giampieri, che resta in attesa di capire se sarà ancora lui a guidare la struttura operativa per i prossimi anni oppure no: «Sistemare la sede del mercato ittico significa entrare in un progetto qualitativamente molto più grande - ha detto Giampieri -. Da una parte i lavori alla Mole Vanvitelliana ormai a buon punto, dall'altra il recupero degli Archi con il Bando delle Periferie del Comune con cui, in questi anni, c'è stata massima collaborazione. Con il restyling il mercato darà più valore alla pesca e al lavoro, ma soprattutto diventerà un'opportunità di interessi economici e turistici». Il modello di gestione della cosa pubblica è stato confermato anche dall'assessore comunale al porto, Ida Simonella: «Un altro pezzo della trasformazione della città seguendo il progetto 'Da mare a mare' e la conferma della bontà del coordinamento tra porto e amministrazione comunale, un raro esempio a livello nazionale» ha detto la Simonella. Un concetto, quello dell'unione tra porto e città, ribadito anche dal comandante del porto, l'ammiraglio Enrico Moretti, comandante della guardia costiera. La vera novità sarà la realizzazione di un ristorante di 250mq con 70 posti a sedere che sarà dato in concessione dall'Ap. Stando al progetto sarà un locale suggestivo, con le pareti di vetro e una terrazza. In un secondo momento il progetto (la parte non è ancora totalmente finanziata) si dovrebbe concludere con un ulteriore spazio di aggregazione di grande valore, anche qui con una splendida terrazza open bar. Pierfrancesco Curzi.



Porti: Ancona,nuovo mercato ittico sostenibile e 'turistico'

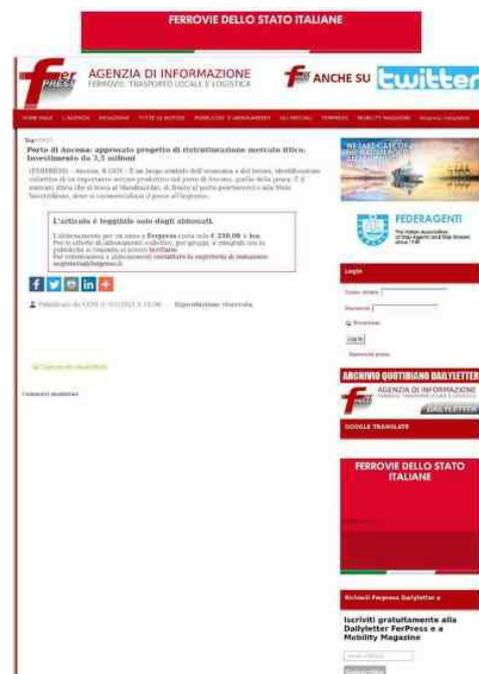
Da cassette in plastica a ristorante e area attività 'storiche'

(ANSA) - ANCONA, 08 GEN - Un ristorante che cucinerà il pesce appena pescato, le cassette di polistirolo sostituite con quelle lavabili e riutilizzabili in plastica, un' area per la riscoperta delle attività storiche come quelle dei retatori e delle altre legate al mondo della pesca e, in futuro, anche un open bar a tetto. Cambia pelle il mercato ittico di Ancona, con sede nel porto e vista sulla Mole Vanvitelliana che sarà interamente ristrutturato e pronto nella nuova veste per luglio 2023. Dopo il bando di gara, con 17 studi professionali che hanno aderito, è stato approvato a dicembre il progetto del gruppo temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di Ancona. Tre milioni e mezzo di investimento di cui 2.650.000 messi dalla Adsp (Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico) e 850mila dalla Regione Marche. Oggi la presentazione del progetto nella sede dell' Autorità di Sistema Portuale. "Il mercato ittico è stato punto di riferimento del lavoro e dell' economia della città - ha detto **Rodolfo Giampieri**, presidente dell' Adsp - riquificarlo vuol dire credere nel lavoro della pesca". **Giampieri** ha poi snocciolato i numeri di tutto l' indotto del mercato ittico ad oggi: 1.800 tonnellate di pesce fresco venduto all' anno, 3-4mila cassette al giorno, 40 imbarcazioni e mille persone impiegate per un volume di affari pari a 10 milioni di euro l' anno. Il nuovo mercato sarà ecosostenibile perché "si passa dalle cassette in polistirolo a quelle di plastica", ha sottolineato. "Per noi è stata una sfida - ha spiegato Livio Gambacorta, progettista della Acale -, ci è stato chiesto di far vivere il mercato anche di giorno, quindi abbiamo inserito il ristorante con 70 posti a sedere". L' immobile, vincolato dalla Sovrintendenza, conta una superficie di 4.700 metri quadrati con 700 metri quadrati di terrazza. Tre gli edifici di cui sarà composto il nuovo mercato ittico con box per i pescatori e sala vongolari. I lavori inizieranno a luglio. Sarà mantenuta la forma ad onda. Per il comandante della Capitaneria di porto Enrico Moretti "svilupperà turismo magari con passeggiate tra i pescherecci". Alla presentazione hanno partecipato anche l' assessore comunale al Porto Ida Simonella, quello regionale al Bilancio Guido Castelli, Gino Sabatini presidente della Camera di Commercio e Nicola Pandolfi, direttore dell' associazione produttori pesca, concessionario di gestione del mercato ittico. (ANSA).



Porto di Ancona: approvato progetto di ristrutturazione mercato ittico. Investimento da 3,5 milioni

(FERPRESS) **Ancona**, 8 GEN È un luogo simbolo dell'economia e del lavoro, identificazione collettiva di un importante settore produttivo del **porto** di **Ancona**, quello della pesca. È il mercato ittico che si trova al Mandracchio, di fronte al **porto** pescherecci e alla Mole Vanvitelliana, dove si commercializza il pesce all'ingrosso. L'Autorità di sistema portuale sta realizzando il percorso di rinnovamento di questa struttura, per trasformarla in uno spazio moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città di **Ancona**, con un progetto di ristrutturazione, presentato oggi in una conferenza stampa, che è stato approvato a metà dicembre in via esecutiva. Al bando per la definizione del progetto avevano partecipato ben 17 raggruppamenti di studi professionali da tutta Italia, segno dell'interesse riscosso dalla possibilità di rinnovare, nel completo rispetto dell'estetica originaria, un edificio nato nel 1948 dalla creatività di uno dei più importanti architetti del Novecento italiano, Gaetano Minnucci, che ha firmato luoghi simbolo della ricostruzione di **Ancona** e autore di altre opere di rilievo della città, come la Galleria dorica e la Chiesa del santo Crocifisso nel vicino quartiere degli Archi. Il bando per il progetto di ammodernamento è stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di **Ancona**. L'investimento complessivo di ammodernamento è di 3,5 milioni. Entro febbraio sarà pubblicato il bando per la gara d'appalto per la realizzazione dell'intervento che, dall'avvio dei lavori presumibilmente a luglio, dovrà concludersi entro ottobre 2023. L'intervento interesserà una superficie di 4.200 metri quadrati su un totale di 4.717 metri quadrati a cui si aggiungono i considerevoli volumi dall'articolata forma ad onda dell'edificio principale e storico. Prevede il risanamento strutturale dell'edificio, con l'ammodernamento tecnologico-ambientale e la riqualificazione sia energetica sia architettonica e funzionale, insieme all'avvio della riqualificazione dell'area del Mandracchio. Fra gli obiettivi del progetto, c'è il rafforzamento dell'identità del mercato ittico, come luogo di lavoro strategico, valore architettonico, legato alla tradizione e sintesi del rapporto fra il mare, la città e il territorio. Altro scopo dell'intervento è quello di favorire l'interazione di questo spazio con la cittadinanza che, oltre a conservare l'attività di mercato del pesce, avrà un'attività di ristorazione, con una superficie di 250 metri quadrati e 70 posti, e valorizzazione del prodotto ittico e un'area per la riscoperta delle attività storiche dei retatori e delle altre legate al mondo della pesca. Per la ristrutturazione del mercato ittico, l'Autorità di sistema ha ottenuto un cofinanziamento di 850 mila euro, su un progetto complessivo di 1 milione, da un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, sostenuto dalla misura 1.43 Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e riparti di pesca del Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca che, per le Marche, prevedeva una dotazione complessiva di 31,6 milioni di euro per il periodo 2014-2020. Il cofinanziamento Feamp-Regione Marche sarà utilizzato per le opere di ammodernamento e risanamento complessivo di uno dei tre edifici che compongono il complesso demaniale del mercato ittico, sul lato nord-ovest del complesso, composto da due livelli fuori terra. Oggi non in uso, sarà demolito e ricostruito con criteri di Zero Emission Building per ospitare, al pian terreno, la sala lavaggio cassette del mercato ittico e il locale deposito di cassette in plastica riciclabile, in cui inserire il pescato da vendere e trasportare, mentre al primo piano saranno allestiti gli uffici e la sala per i gestori della pesca delle vongole. Il mercato ittico del **porto** di **Ancona** è punto di riferimento dalle Marche al nord Italia perché



commercializza esclusivamente pesce fresco di grande varietà e qualità,



FerPress

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

pari a 1.800 tonnellate all'anno, Una caratteristica che attira compratori locali, della riviera romagnola e delle regioni settentrionali. Il volume di affari è di circa 10 milioni di euro all'anno. Al mercato fanno capo 40 imbarcazioni circa di cui il 95% di **Ancona** con un impiego, compreso l'indotto, di circa 1.000 persone. Ogni giorno, il mercato lavora 3-4 mila cassette di pesce fresco contenute in altrettante cassette di polistirolo difficilmente recuperabili. Il progetto di ammodernamento permetterà di sostituire questi contenitori con cassette in plastica lavabili e riutilizzabili. Ancora oggi, a distanza di più di 70 anni dalla sua costruzione ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -, il mercato ittico conserva tutta la sua valenza funzionale. Il progetto di riqualificazione, su cui c'è stato un proficuo confronto con le istituzioni, i pescatori, gli operatori, la Soprintendenza per valorizzare un edificio storico vincolato, rappresenta un rafforzamento e un miglioramento operativo e tecnologico di uno dei settori principali dell'economia portuale, quello della pesca. È poi un ulteriore passo nella ricucitura del legame fra il **porto** del lavoro e la città. La struttura del mercato ittico, ha detto l'ammiraglio Enrico Moretti, direttore Marittimo delle Marche e comandante del **porto** di **Ancona**, luogo di congiunzione fra l'attività di pesca e il passo successivo che è la commercializzazione, una volta rigenerata e con la particolarità della sua posizione, favorirà il ruolo di cerniera fra quella parte del **porto** e il tessuto urbano, che in quella zona sta avendo un'importante riqualificazione. Contare su una struttura adeguata all'esercizio dell'attività commerciale, successiva alla pesca, favorisce, anche da parte nostra, i controlli che sono svolti sempre con rigore ed equilibrio. Questo progetto nasce dal desiderio di valorizzare il mercato ittico di **Ancona**, risorsa importante per le attività commerciali della città dorica, dove vi giungono acquirenti locali, dalla Riviera romagnola, dal Centro e dal Nord Italia, attratti dalla varietà e qualità del pescato ha sottolineato Guido Castelli, assessore al Bilancio della Regione Marche -. Attraverso il cofinanziamento Feamp-Regione Marche di 850 mila euro il progetto ha lo scopo di realizzare l'adeguamento strutturale dell'edificio e l'ammodernamento dell'attività di vendita dei prodotti ittici mediante l'efficientamento energetico e il potenziamento della sicurezza della struttura. Questo luogo simbolo dell'economia e del lavoro del settore pesca sicuramente sarà un punto di riferimento per la nostra regione che, oltre a rinsaldare i rapporti tra città e operatori della pesca, valorizza e rafforza il legame fra territorio e **porto**. E' un intervento che ha un profondo significato per la città e per diversi motivi ha detto Ida Simonella, assessore al **Porto** del Comune di **Ancona** -, innanzitutto riqualifica un edificio secondo logiche di sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico che va preso come modello per altri interventi. Inoltre rafforza le funzioni e gli utilizzi della filiera della pesca in un'ottica moderna, che coniuga vivibilità e sviluppo. S'inserisce, infine, in quel tassello di trasformazione complessiva della città che oggi è appunto interessata principalmente dalla riqualificazione degli Archi e della Mole, ovvero di una zona strategica nella cerniera **porto**-città. L'economia marchigiana, legata alla risorsa mare ha sostenuto Gino Sabatini, presidente Camera di Commercio delle Marche -, vede nella pesca e nell'eccellenza del mercato ittico uno degli aspetti più notevoli che coniugano sviluppo e identità. Riteniamo davvero strategica questa operazione di riqualificazione di un luogo produttivo che conferisce valore aggiunto all'area portuale e alla città, baricentro economico del medio Adriatico. Nicola Pandolfi, direttore dell'Associazione produttori pesca, concessionario gestore del mercato ittico, ha sottolineato come l'opera di ristrutturazione e risanamento sarà fondamentale per la pesca e il **porto** consentendo di realizzare, all'interno dell'edificio, progetti innovativi come il Centro spedizioni molluschi. Fa parte di un processo in evoluzione che permetterà di avere un mercato ittico sempre più moderno anche per la commercializzazione del pescato. L'ingegner Livio Gambacorta, ha illustrato il progetto di ristrutturazione del mercato ittico, realizzato dal Raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato, sottolineando come l'intervento consentirà di dare all'edificio anche una nuova valenza.

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

PORTO DI ANCONA: APPROVATO PROGETTO RISTRUTTURAZIONE MERCATO ITTICO

Luogo simbolo dell' economia e del lavoro del settore della pesca, è nato nel 1948 dalla creatività dell' architetto Gaetano Minnucci. L' intervento di ammodernamento prevede il risanamento strutturale dell' edificio, l' ammodernamento tecnologico, la riqualificazione energetica, ambientale e funzionale, entro febbraio il bando per la gara di appalto Investimento di 3,5 milioni, cofinanziamento Feamp-Regione Marche di 850 mila euro per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca con cui si potranno anche sostituire le cassette in polistirolo per il pesce fresco con quelle in plastica riutilizzabili **Ancona**, 8 gennaio 2021 - È un luogo simbolo dell' economia e del lavoro, identificazione collettiva di un importante settore produttivo del **porto** di **Ancona**, quello della pesca. È il mercato ittico che si trova al Mandracchio, di fronte al **porto** pescherecci e alla Mole Vanvitelliana, dove si commercializza il pesce all' ingrosso. L' Autorità di sistema portuale sta realizzando il percorso di rinnovamento di questa struttura, per trasformarla in uno spazio moderno e funzionale alle necessità del mondo della pesca e della città di **Ancona**, con un progetto di ristrutturazione, presentato oggi in una conferenza stampa, che è stato approvato a metà dicembre in via esecutiva. Al bando per la definizione del progetto avevano partecipato ben 17 raggruppamenti di studi professionali da tutta Italia, segno dell' interesse riscosso dalla possibilità di rinnovare, nel completo rispetto dell' architettura originaria, un edificio nato nel 1948 dalla creatività di uno dei più importanti architetti del Novecento italiano, Gaetano Minnucci, che ha firmato luoghi simbolo della ricostruzione di **Ancona** e autore di altre opere di rilievo della città, come la Galleria dorica e la Chiesa del santo Crocifisso nel vicino quartiere degli Archi. Il bando per il progetto di ammodernamento è stato aggiudicato al raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di **Ancona**. L' investimento complessivo di ammodernamento è di 3,5 milioni. Entro febbraio sarà pubblicato il bando per la gara d' appalto per la realizzazione dell' intervento che, dall' avvio dei lavori presumibilmente a luglio, dovrà concludersi entro ottobre 2023. L' intervento interesserà una superficie di 4.200 metri quadrati su un totale di 4.717 metri quadrati a cui si aggiungono i considerevoli volumi dall' articolata forma "ad onda" dell' edificio principale e storico. Prevede il risanamento strutturale dell' edificio, con l' ammodernamento tecnologico-ambientale e la riqualificazione sia energetica sia architettonica e funzionale, insieme all' avvio della riqualificazione dell' area del Mandracchio. Fra gli obiettivi del progetto, c' è il rafforzamento dell' identità del mercato ittico, come luogo di lavoro strategico, valore architettonico, legato alla tradizione e sintesi del rapporto fra il mare, la città e il territorio. Altro scopo dell' intervento è quello di favorire l' interazione di questo spazio con la cittadinanza che, oltre a conservare l' attività di mercato del pesce, avrà un' attività di ristorazione, con una superficie di 250 metri quadrati e 70 posti, e valorizzazione del prodotto ittico e un' area per la riscoperta delle attività storiche dei retatori e delle altre legate al mondo della pesca. Per la ristrutturazione del mercato ittico, l' Autorità di sistema ha ottenuto un cofinanziamento di 850 mila euro, su un progetto complessivo di 1 milione, da un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, sostenuto dalla misura 1.43 "Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all' asta e riparti di pesca" del Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca che, per le Marche, prevedeva una dotazione complessiva di 31,6 milioni di euro per il periodo 2014-2020. Il cofinanziamento Feamp-Regione Marche sarà utilizzato per le opere di ammodernamento e risanamento complessivo di uno dei tre edifici che compongono il complesso demaniale del





Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

da due livelli fuori terra. Oggi non in uso, sarà demolito e ricostruito con criteri di Zero Emission Building per ospitare, al pian terreno, la sala lavaggio cassette del mercato ittico e il locale deposito di cassette in plastica riciclabile, in cui inserire il pescato da vendere e trasportare, mentre al primo piano saranno allestiti gli uffici e la sala per i gestori della pesca delle vongole. Il mercato ittico del porto di Ancona è punto di riferimento dalle Marche al nord Italia perché commercializza esclusivamente pesce fresco di grande varietà e qualità, pari a 1.800 tonnellate all' anno. Una caratteristica che attira compratori locali, della riviera romagnola e delle regioni settentrionali. Il volume di affari è di circa 10 milioni di euro all' anno. Al mercato fanno capo 40 imbarcazioni circa di cui il 95% di Ancona con un impiego, compreso l' indotto, di circa 1.000 persone. Ogni giorno, il mercato lavora 3-4 mila cassette di pesce fresco contenute in altrettante cassette di polistirolo difficilmente recuperabili. Il progetto di ammodernamento permetterà di sostituire questi contenitori con cassette in plastica lavabili e riutilizzabili. "Ancora oggi, a distanza di più di 70 anni dalla sua costruzione - ha affermato Rodolfo Giampieri , presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale -, il mercato ittico conserva tutta la sua valenza funzionale. Il progetto di riqualificazione, su cui c' è stato un proficuo confronto con le istituzioni, i pescatori, gli operatori, la Soprintendenza per valorizzare un edificio storico vincolato, rappresenta un rafforzamento e un miglioramento operativo e tecnologico di uno dei settori principali dell' economia portuale, quello della pesca. È poi un ulteriore passo nella ricucitura del legame fra il porto del lavoro e la città". La struttura del mercato ittico, ha detto l' ammiraglio Enrico Moretti , direttore Marittimo delle Marche e comandante del porto di Ancona, "luogo di congiunzione fra l' attività di pesca e il passo successivo che è la commercializzazione, una volta rigenerata e con la particolarità della sua posizione, favorirà il ruolo di cerniera fra quella parte del porto e il tessuto urbano, che in quella zona sta avendo un' importante riqualificazione. Contare su una struttura adeguata all' esercizio dell' attività commerciale, successiva alla pesca, favorisce, anche da parte nostra, i controlli che sono svolti sempre con rigore ed equilibrio". "Questo progetto nasce dal desiderio di valorizzare il mercato ittico di Ancona, risorsa importante per le attività commerciali della città dorica, dove vi giungono acquirenti locali, dalla Riviera romagnola, dal Centro e dal Nord Italia, attratti dalla varietà e qualità del pescato - ha sottolineato Guido Castelli , assessore al Bilancio della Regione Marche -. Attraverso il cofinanziamento Feamp-Regione Marche di 850 mila euro il progetto ha lo scopo di realizzare l' adeguamento strutturale dell' edificio e l' ammodernamento dell' attività di vendita dei prodotti ittici mediante l' efficientamento energetico e il potenziamento della sicurezza della struttura. Questo luogo simbolo dell' economia e del lavoro del settore pesca sicuramente sarà un punto di riferimento per la nostra regione che, oltre a rinsaldare i rapporti tra città e operatori della pesca, valorizza e rafforza il legame fra territorio e porto". "E' un intervento che ha un profondo significato per la città e per diversi motivi - ha detto Ida Simonella , assessore al Porto del Comune di Ancona -, innanzitutto riqualifica un edificio secondo logiche di sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico che va preso come modello per altri interventi. Inoltre rafforza le funzioni e gli utilizzi della filiera della pesca in un' ottica moderna, che coniuga vivibilità e sviluppo. S' inserisce, infine, in quel tassello di trasformazione complessiva della città che oggi è appunto interessata principalmente dalla riqualificazione degli Archi e della Mole, ovvero di una zona strategica nella cerniera porto-città". "L' economia marchigiana, legata alla risorsa mare - ha sostenuto Gino Sabatini , presidente Camera di Commercio delle Marche -, vede nella pesca e nell' eccellenza del mercato ittico uno degli aspetti più notevoli che coniugano sviluppo e identità. Riteniamo davvero strategica questa operazione di riqualificazione di un luogo produttivo che conferisce valore aggiunto all' area portuale e alla città, baricentro economico del medio Adriatico". Nicola Pandolfi , direttore dell' Associazione produttori pesca, concessionario gestore del mercato ittico, ha sottolineato come "l' opera di ristrutturazione e risanamento sarà fondamentale per la pesca e il porto consentendo di realizzare, all' interno dell' edificio, progetti innovativi come il Centro spedizioni molluschi. Fa parte di un processo in evoluzione che permetterà

di avere un mercato ittico sempre più moderno anche per la commercializzazione del pescato". L'ingegner Livio Gambacorta , ha illustrato il progetto di ristrutturazione del mercato ittico, realizzato dal Raggruppamento temporaneo



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato, sottolineando come l' intervento "consentirà di dare all' edificio anche una nuova valenza".

Ristrutturazione mercato ittico porto di Ancona

Redazione

ANCONA Luogo simbolo dell'economia e del lavoro, il mercato ittico del porto di Ancona, al Mandracchio, di fronte al porto pescherecci e alla Mole Vanvitelliana, è al centro di un percorso di rinnovamento da parte dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale. Al bando per la definizione del progetto di ristrutturazione, presentato oggi in una conferenza stampa, approvato a metà Dicembre in via esecutiva, avevano partecipato 17 raggruppamenti di studi professionali da tutta Italia, segno dell'interesse riscosso dalla possibilità di rinnovare, nel completo rispetto dell'estetica originaria, un edificio nato nel 1948 dalla creatività di uno dei più importanti architetti del Novecento italiano, Gaetano Minnucci. Ad aggiudicarsi il bando è stato il raggruppamento temporaneo di professionisti Acale srl, Gea società cooperativa e Acale studio associato di Ancona. L'investimento complessivo di ammodernamento è di 3,5 milioni e entro Febbraio sarà pubblicato il bando per la gara d'appalto per la realizzazione dell'intervento che, dall'avvio dei lavori presumibilmente a Luglio, dovrà concludersi entro Ottobre 2023. L'edificio sarà risanato strutturalmente, con l'ammodernamento tecnologico-ambientale e la riqualificazione sia energetica sia architettonica e funzionale, insieme all'avvio della riqualificazione dell'area del Mandracchio. Fra gli obiettivi del progetto, il rafforzamento dell'identità del mercato ittico, come luogo di lavoro strategico, valore architettonico, legato alla tradizione e sintesi del rapporto fra il mare, la città e il territorio. Altro scopo quello di favorire l'interazione di questo spazio con la cittadinanza che, oltre a conservare l'attività di mercato del pesce, avrà un'attività di ristorazione, con una superficie di 250 metri quadrati e 70 posti, e valorizzazione del prodotto ittico e un'area per la riscoperta delle attività storiche dei retatori e delle altre legate al mondo della pesca. Per la ristrutturazione del mercato ittico, l'Autorità di Sistema ha ottenuto un cofinanziamento di 850 mila euro, su un progetto complessivo di 1 milione, da un bando della Regione Marche per la modernizzazione delle infrastrutture per la pesca, sostenuto dalla misura 1.43 Porti, luoghi di sbarco, sale per la vendita all'asta e riparti di pesca del Feamp-Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca che, per le Marche, prevedeva una dotazione complessiva di 31,6 milioni di euro per il periodo 2014-2020. 1.800 tonnellate all'anno passano per il mercato, per un volume di affari di circa 10 milioni di euro. Al mercato fanno capo 40 imbarcazioni di cui circa il 95% di Ancona, con un impiego, compreso l'indotto, di circa 1.000 persone. Ogni giorno, il mercato lavora 3-4 mila cassette di pesce fresco contenute in altrettante cassette di polistirolo difficilmente recuperabili. Il progetto di ammodernamento permetterà di sostituire questi contenitori con cassette in plastica lavabili e riutilizzabili. Ancora oggi, a distanza di più di 70 anni dalla sua costruzione -commenta Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale- il mercato ittico conserva tutta la sua valenza funzionale. Il progetto di riqualificazione, su cui c'è stato un proficuo confronto con le istituzioni, i pescatori, gli operatori, la soprintendenza per valorizzare un edificio storico vincolato, rappresenta un rafforzamento e un miglioramento operativo e tecnologico di uno dei settori principali dell'economia portuale, quello della pesca. È poi un ulteriore passo nella ricucitura del legame fra il porto del lavoro e la città. È un intervento che ha un profondo significato per la città e per diversi motivi -ha detto Ida Simonella, assessore al Porto del Comune di Ancona- innanzitutto riqualifica un edificio secondo logiche di sostenibilità



ambientale ed efficientamento energetico che va preso come modello per altri interventi. Inoltre rafforza le funzioni e gli utilizzi della filiera della pesca in un'ottica moderna, che coniuga vivibilità e sviluppo. S'inserisce, infine, in quel tassello di trasformazione complessiva della città che oggi è



Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

appunto interessata principalmente dalla riqualificazione degli Archi e della Mole, ovvero di una zona strategica nella cerniera porto-città.

La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il Pelikan pesca plastica di 50 anni

ANCONA Sì, è proprio lui, un flacone di Polivetro Sidol, quello ripescato dal Pelikan all'interno dello specchio acqueo del Porto di Ancona. Prodotto di largo consumo tra la metà degli anni '50 e '70 e, pubblicizzato già a partire dalla seconda metà degli anni '60 su Carosello, il detergente è uscito di produzione sul finire degli anni '70 e, da lì in poi, si sono perse le tracce di questo marchio commerciale. La plastica è anche capsula del tempo, probabilmente la peggiore e più pericolosa di sempre ha dichiarato Paolo Baldoni ceo di Garbage Group proprio a causa della sua particolarissima durabilità. Ritrovare un flacone come questo a chi ha qualche capello bianco può sembrare assurdo, ma la cosa ancora più grave è che un prodotto di questo genere può resistere tra i 400 e 500 anni in mare. Fermo restando che al momento è difficile capire, senza approfondite analisi, da quanto tempo questo contenitore era in acqua, la cosa che più colpisce è come l'inquinamento da plastiche si ha sempre e solo a causa del mancato corretto conferimento e conseguente riciclo. Arginare e controllare questo fenomeno è un dovere morale per ognuno. Continuando di questo passo e senza le adeguate accortezze sottolineano gli esperti di Garbage Group gli archeologi del futuro baseranno il loro lavoro su ritrovamenti di questo genere; un lavoro ingrato e che mal qualificherebbe questa nostra generazione che può, con le adeguate tecnologie porre fine a questo scempio.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il primo scalo del cargo per la Libia

Primo scalo in **porto**, ieri, per la nave-cargo che collega Civitavecchia con la Libia e che, si spera, rilanci il traffico merci. Nel viaggio di esordio sulla nave sono stati imbarcati 46 Tir (Foto LUCIANO GIOBBI)



Msc e Costa ritentano: a fine mese partono le nuove crociere

TURISMO Le grandi compagnie di navi da crociera ci riprovano. Dopo lo stop forzato di dicembre (annullati, in conseguenza del nuovo decreto, tutti i tour di Natale e Capodanno), Msc e Costa hanno riprogrammato le prossime partenze del 2021. La prima a prendere il largo sarà l' ammiraglia di Msc, Grandiosa, in questi mesi di lockdown praticamente di casa nel porto di Civitavecchia. La Grandiosa salperà il 24 gennaio da Genova per fare tappa il giorno successivo a Civitavecchia (dove sarà possibile effettuare il tourn around dei passeggeri) e dirigersi poi a Napoli, Palermo e Malta. Msc Grandiosa offrirà quest' itinerario fino al 21 marzo, successivamente resterà nel Mediterraneo occidentale per proporre crociere della programmazione estiva con un nuovo percorso. Riprende il mare invece a fine mese la compagnia Costa, che ripartirà il 31 gennaio con Deliziosa. La nave sostituirà con gli stessi itinerari che erano stati programmati per le festività natalizie l' ammiraglia Smeralda. Costa Deliziosa infatti offrirà agli ospiti la possibilità di visitare le più belle località italiane con mini-crociere di 3 e 4 giorni o in alternativa un' intera crociera di 7 giorni, tutti tour che prevedono scali a Civitavecchia. Resta invariato anche per le partenze del nuovo anno il protocollo sanitario anti-Covid predisposto la scorsa stagione. «Il settore crocieristico costituisce un unicum sottolinea infatti Clia, l' associazione che raggruppa i principali armatori del settore - grazie al rigoroso protocollo sanitario in uso che dallo scorso agosto ha dimostrato di funzionare in modo adeguato, riuscendo a far viaggiare in modo responsabile e sicuro oltre 60 mila crocieristi, inserendoli di fatto in una bolla di protezione anche a tutela delle comunità locali e senza rappresentare alcun peso, né economico né organizzativo, per le strutture sanitarie a terra». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Più di venti le candidature

Prima prova di tenuta per Tedesco, preso in mezzo tra Lega e Forza Italia

Oltre venti le candidature pervenute a Palazzo del Pincio in risposta all'avviso pubblico finalizzato all'individuazione del rappresentante del Comune di Civitavecchia nel Comitato di gestione presso l'Autorità di Sistema Portuale. Il termine per presentare i curricula è scaduto giovedì e sono stati molti i professionisti e gli operatori che hanno manifestato la propria disponibilità. Nomi conosciuti in ambito portuale e non solo, a partire da quello di Gianni Moscherini che di esperienza e competenza ne ha da vendere. D'altronde, come indica la legge, i membri del comitato di gestione devono avere la stessa comprovata esperienza posseduta dal presidente dell'Authority. Ed uno che l'incarico da presidente l'ha già ricoperto, peraltro guidando gran parte della realizzazione del porto, avrebbe già tutte le carte in regola. A stoppare Moscherini, però, potrebbe essere il correttivo della riforma Delrio, che ha eliminato sindaci e consiglieri comunali dai comitati di gestione. Moscherini è consigliere a Tarquinia, sarebbe il primo caso in cui il problema non si pone per un eletto della massima assise della città cui spetta la designazione, ma la norma parla genericamente di componente di organo di indirizzo politico, anche di livello regionale e locale. E trattandosi di inconfiribilità, varrebbe anche per il periodo successivo alle eventuali dimissioni da consigliere. C'è poi l'ex consigliere comunale del M5S Francesco Fortunato, già designato a suo tempo da Antonio Cozzolino, ma poi sostituito da Pino Lotto proprio per il correttivo. Altro nome noto è quello di Oreste Spadoni, a capo di ASC. Ancora, a presentare il proprio curriculum è stato anche l'architetto Emiliano Scotti, un nome che sarebbe gradito all'ex presidente di Molo Vespucci Pasqualino Monti e che sarebbe sostenuto da parte della Lega. Tra le figure non di Civitavecchia la candidatura attesa era quella di Damiano Magliozzi, noto imprenditore del settore ittico di Gaeta, sostenuto da Forza Italia e, in particolare, dal coordinatore regionale del partito, il senatore Claudio Fazzone. Si profila quindi un vero e proprio muro contro muro tra le due forze di maggioranza. In mezzo, a dover decidere, c'è il Sindaco. E Tedesco naviga a vista dando l'impressione di non sapere che pesci pigliare per uscire da una impasse che è la prima prova di tenuta della maggioranza a 13. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Comitato di gestione: chiuso l' avviso pubblico del Pincio Più di venti le candidature

Prima prova di tenuta per Tedesco, preso in mezzo tra Lega e Forza Italia
 Condividi Oltre venti le candidature pervenute a Palazzo del Pincio in risposta all' avviso pubblico finalizzato all' individuazione del rappresentante del Comune di Civitavecchia nel Comitato di gestione presso l' **Autorità** di **Sistema Portuale**. Il termine per presentare i curricula è scaduto giovedì e sono stati molti i professionisti e gli operatori che hanno manifestato la propria disponibilità. Nomi conosciuti in ambito **portuale** e non solo, a partire da quello di Gianni Moscherini che di esperienza e competenza ne ha da vendere. D' altronde, come indica la legge, i membri del comitato di gestione devono avere la stessa comprovata esperienza posseduta dal presidente dell' Authority. Ed uno che l' incarico da presidente l' ha già ricoperto, peraltro guidando gran parte della realizzazione del porto, avrebbe già tutte le carte in regola. A stoppare Moscherini, però, potrebbe essere il correttivo della riforma Delrio, che ha eliminato sindaci e consiglieri comunali dai comitati di gestione. Moscherini è consigliere a Tarquinia, sarebbe il primo caso in cui il problema non si pone per un eletto della massima assise della città cui spetta

la designazione, ma la norma parla genericamente di "componente di organo di indirizzo politico, anche di livello regionale e locale". E trattandosi di inconfirabilità, varrebbe anche per il periodo successivo alle eventuali dimissioni da consigliere. C' è poi l' ex consigliere comunale del M5S Francesco Fortunato , già designato a suo tempo da Antonio Cozzolino, ma poi sostituito da Pino Lotto proprio per il correttivo. Altro nome noto è quello di Oreste Spadoni , a capo di ASC. Ancora, a presentare il proprio curriculum è stato anche l' architetto Emiliano Scotti , un nome che sarebbe gradito all' ex presidente di Molo Vespucci Pasqualino Monti e che sarebbe sostenuto da parte della Lega. Tra le figure non di Civitavecchia la candidatura attesa era quella di Damiano Magliozzi , noto imprenditore del settore ittico di Gaeta, sostenuto da Forza Italia e, in particolare, dal coordinatore regionale del partito, il senatore Claudio Fazzone . Si profila quindi un vero e proprio muro contro muro tra le due forze di maggioranza. In mezzo, a dover decidere, c' è il Sindaco. E Tedesco naviga a vista dando l' impressione di non sapere che pesci pigliare per uscire da una impasse che è la prima prova di tenuta della maggioranza a 13. ©RIPRODUZIONE RISERVATA
 Condividi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Operai di Ati al lavoro AI via la pulizia delle banchine

Condividi FIUMICINO - Inizio anno all' insegna della pulizia lungo gli argini del Tevere e del Porto Canale di Fiumicino, dove gli operai dell' Ati, in questi giorni, sono al lavoro. «È in corso il primo dei due spazzamenti mensili manuali e meccanizzati delle banchine da parte degli operatori dell' Ati, così come previsto dalla convenzione con l' **Autorità portuale**». Lo fa sapere l' assessore all' Ambiente del Comune di Fiumicino, Roberto Cini. «Queste operazioni - specifica l' assessore - non comprendono la rimozione dei rifiuti ingombranti che spesso vengono abbandonate proprio sulle banchine. Il Comune più volte ha provveduto al loro smaltimento, anche se non di propria competenza. È per questo che sollecitiamo agli organi preposti una maggiore vigilanza». Condividi.

The screenshot shows the website 'la Provincia' with the following content:

- Header: 'la Provincia' logo and navigation menu.
- Article Title: 'Operai di Ati al lavoro AI via la pulizia delle banchine'.
- Text: 'FIUMICINO - Inizio anno all' insegna della pulizia lungo gli argini del Tevere e del Porto Canale di Fiumicino, dove gli operai dell' Ati, in questi giorni, sono al lavoro. «È in corso il primo dei due spazzamenti mensili manuali e meccanizzati delle banchine da parte degli operatori dell' Ati, così come previsto dalla convenzione con l' Autorità portuale». Lo fa sapere l' assessore all' Ambiente del Comune di Fiumicino, Roberto Cini. «Queste operazioni - specifica l' assessore - non comprendono la rimozione dei rifiuti ingombranti che spesso vengono abbandonate proprio sulle banchine. Il Comune più volte ha provveduto al loro smaltimento, anche se non di propria competenza. È per questo che sollecitiamo agli organi preposti una maggiore vigilanza».
- Share buttons: WhatsApp, Facebook, Twitter, Email, Print.
- Related articles: 'Costigli laumento 12 mille scorie con', 'Norme anti covid: giro di vite'.

Nuova linea Ro/Ro Civitavecchia-Libia

CIVITAVECCHIA Dopo aver collegato la Tunisia, il porto di Civitavecchia continua a intensificare i rapporti con gli scali marittimi del Nord Africa. Ieri, venerdì 8 era atteso il primo approdo della nuova linea Ro/Ro per la Libia, curato dall'Agenzia Bellettieri che ha come mandante la società maltese Glenhallen. Nella prima fase è in programma un approdo ogni tre settimane e le navi provenienti e dirette in Libia toccheranno i porti di Marsiglia, Genova, Civitavecchia e Salerno. È un primo segnale di ripartenza dichiara il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Pino Musolino con cui si apre il 2021 e che fa ben sperare per quello che per il network dei Porti di Roma e del Lazio dovrà essere l'anno della ripresa, in cui voltare pagina e rilanciare tutto il cluster. Attrarre nuovi traffici è la prima risposta per affrontare le difficili sfide che ci attendono e l'apertura di questo collegamento con il Nord Africa rappresenta il primo passo di rilancio per un segmento che nel 2020 ha particolarmente sofferto come il Ro/Ro.



Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): critiche, pareri e consigli per un Piano attuabile

(FERPRESS) - Roma, 8 GEN - La presentazione delle prime bozze del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ha dato vita alle prime voci di dibattito. FerPress e Mobility sono sempre pronte ad ospitare e a sollecitare le espressioni di commento, di discussione e di analisi; lo facciamo in questo numero dell' anno nuovo, con gli interventi di Luigi Cantamessa, Ennio Cascetta, Claudio Claroni, Zeno D' Agostino, Anna Donati, Arrigo Giana, Andrea Gibelli, Andrea Giuricin, Amedeo Lepore, Massimo Marciani, Salvatore Pellecchia, Pino Pisicchio, Marco Ponti, Giuseppe, Ruzziconi, **Pietro Spirito** e Giuseppe Vinella. Questi pareri forniscono anche critiche e consigli per un Piano attuabile da parte di esperti del settore e rappresentano per un altro verso anche un' opportunità, in quanto si lascia l' illusione che sia ancora possibile correggere quello che sembra sbagliato o impreciso e questo contribuisce a creare stimoli al dibattito, proprio perché si è ancora in una fase di indeterminatezza delle scelte. Al di là di questo o di quell' altro elemento di dibattito o di critica, va ricordata la centralità del ruolo del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza.



Porto commerciale, l' export resiste

Diletta Turco

Una bilancia commerciale ancora «squilibrata», con l' import in contrazione e le esportazioni che, al contrario, crescono, soprattutto per quello che riguarda il settore dell' agroalimentare. È un 2020 a tinte in chiaro scuro l' anno appena trascorso dal **porto** commerciale di Salerno e, nello specifico, dalla Salerno Container Terminal. Da un lato si è registrata una contrazione del 7% delle importazioni, causata dalla riduzione dei consumi nazionali rallentati dal lockdown, dall' altro una significativa crescita del 10% dei volumi delle merci all' esportazione. Il made in Italy e, nello specifico, il made in Salerno continua a piacere, dunque, ai mercati internazionali, con i prodotti locali inviati sui principali mercati esteri a bordo delle navi container. Il 2020 si conclude per Salerno Container Terminal (Gruppo Gallozzi) con una crescita, nei volumi di traffico, di circa il 2%, nonostante i pesanti effetti sulle economie dell' interscambio mondiale causati dalla pandemia Covid-19. Le prevedibili contrazioni dei flussi di merci sono state infatti bilanciate dall' acquisizione di nuove linee marittime ed il terminal, in attesa dell' ormai imminente completamento dei lavori di dragaggio indispensabili per il rilancio nell' ambito delle rotte transoceaniche, ha puntato al proprio rafforzamento nei collegamenti mediterranei. IL BILANCIO «Dal punto di vista strategico e commerciale - sottolinea il presidente di Salerno Container Terminal, Agostino Gallozzi - abbiamo valorizzato ulteriormente la nostra tradizionale vocazione all' export, non solo nell' ambito del distretto del food e dell' agroalimentare, ma anche incrementando la capacità di penetrazione verso le aree industriali del Lazio e delle Puglie, oltre che della Campania». Agli inizi dell' anno è stata avviata un' importante collaborazione con il servizio in joint tra l' italiana Tarros Line e la turca Arkas, che assicura scali bisettimanali, in direzione Est ed in direzione Ovest, tra Salerno ed i porti della sponda orientale e quella occidentale dell' intero bacino mediterraneo. A novembre è partito il nuovo servizio marittimo settimanale della compagnia di navigazione Akkon Lines, con sede ad Istanbul, tra i porti di Barcellona, Castellòn, Valencia, Algeri, Salerno, Izmir, Gemlik, Gebze e Ambarli. Il mese di dicembre 2020 ha visto l' approdo inaugurale del nuovo servizio settimanale full container TMX2 Turkey Med Express - della francese CMA-CGM - in arrivo a Salerno dai porti turchi di Gemlik, Gebze, Ambarli e Aliaga ed in prosecuzione per Genova (con transhipment per gli Stati Uniti), Marsiglia ed i porti algerini di Algeri, Skikda ed Annaba. LE INFRASTRUTTURE I nuovi asset commerciali viaggeranno in parallelo anche con una potenziata infrastruttura portuale salernitana. «Nonostante la difficile congiuntura, non si è perso di vista - aggiunge Gallozzi - il programma di ulteriore potenziamento delle strutture operative del nostro terminal. Con l' arrivo nel mese di agosto della quarta nuova maxi gru della Liebherr, sono salite a sette le gru in esercizio, portando a termine in soli ventiquattro mesi un ambizioso piano di investimenti, pari a circa trenta milioni di euro. Il set up industriale del terminal è stato completamente ridisegnato, in previsione delle enormi opportunità che già nel 2021 i nuovi fondali del **porto** consentiranno. Nel 2021 proseguiranno gli investimenti legati all' innovazione tecnologica. La nuova control room verrà integrata con la realizzazione di gate completamente automatici, per l' accesso molto più veloce di camion e contenitori alle aree del terminal. Proprio a partire dal 2021 verranno consolidate due nuove funzioni operative, per le quali sono stati già sottoscritti importanti



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

contratti: la divisione general cargo per la movimentazione di merci alla rinfusa e non containerizzate; la divisione camionistica, per il trasporto su gomma in una ottica di filiera integrata mare-terra-mare. Abbiamo, poi, posto le basi, con il gruppo tedesco Liebherr, per la realizzazione entro cinque anni - di una nuova generazione di terminal contenitori, totalmente ad emissioni zero, con la completa abolizione di motori a combustione interna». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

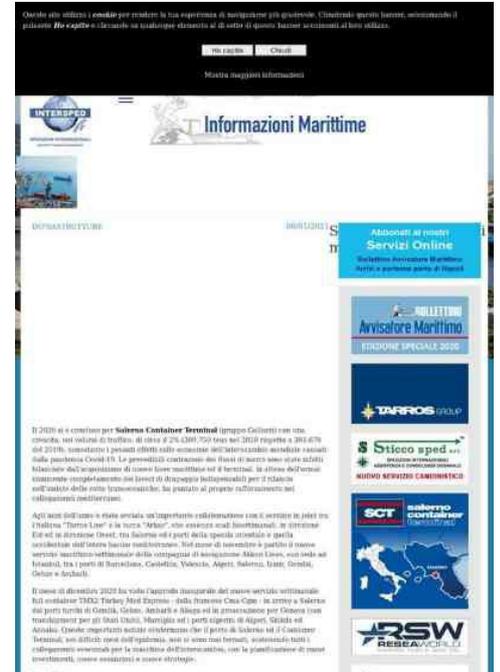
Informazioni Marittime

Salerno

Salerno, Sct rafforza i collegamenti mediterranei

Sono cresciuti nel 2020 i volumi di traffico del container terminal, nonostante il Covid

Il 2020 si è concluso per **Salerno** Container Terminal (gruppo Gallozzi) con una crescita, nei volumi di traffico, di circa il 2% (309.750 teus nel 2020 rispetto a 303.678 del 2019), nonostante i pesanti effetti sulle economie dell'interscambio mondiale causati dalla pandemia Covid-19. Le prevedibili contrazioni dei flussi di merci sono state infatti bilanciate dall'acquisizione di nuove linee marittime ed il terminal, in attesa dell'ormai imminente completamento dei lavori di dragaggio indispensabili per il rilancio nell'ambito delle rotte transoceaniche, ha puntato al proprio rafforzamento nei collegamenti mediterranei. Agli inizi dell'anno è stata avviata un'importante collaborazione con il servizio in joint tra l'italiana "Tarros Line" e la turca "Arkas", che assicura scali bisettimanali, in direzione Est ed in direzione Ovest, tra **Salerno** ed i porti della sponda orientale e quella occidentale dell'intero bacino mediterraneo. Nel mese di novembre è partito il nuovo servizio marittimo settimanale della compagnia di navigazione Akkon Lines, con sede ad Istanbul, tra i porti di Barcellona, Castellòn, Valencia, Algeri, **Salerno**, Izmir, Gemlik, Gebze e Ambarli. Il mese di dicembre 2020 ha visto l'approdo inaugurale del nuovo servizio settimanale full container TMX2 Turkey Med Express - della francese Cma-Cgm - in arrivo a **Salerno** dai porti turchi di Gemlik, Gebze, Ambarli e Aliaga ed in prosecuzione per Genova (con transhipment per gli Stati Uniti), Marsiglia ed i porti algerini di Algeri, Skikda ed Annaba. Queste importanti notizie confermano che il **porto** di **Salerno** ed il Container Terminal, nei difficili mesi dell'epidemia, non si sono mai fermati, sostenendo tutti i collegamenti essenziali per la macchina dell'interscambio, con la pianificazione di nuovi investimenti, nuove assunzioni e nuove strategie. L'analisi "Dal punto di vista strategico e commerciale - sottolinea il presidente di **Salerno** Container Terminal, Agostino Gallozzi - abbiamo valorizzato ulteriormente la nostra tradizionale vocazione all'export, non solo nell'ambito del distretto del food e dell'agroalimentare, ma anche incrementando la capacità di penetrazione verso le aree industriali del Lazio e delle Puglie, oltre che della Campania. Rispetto alla crescita complessiva del 2% dei volumi trattati, da un lato si è registrata una contrazione del 7% delle importazioni, causata dalla riduzione dei consumi nazionali rallentati dal lock-down, dall'altro una significativa crescita del 10% dei volumi delle merci all'esportazione". "Nonostante la difficile congiuntura, non si è perso di vista - aggiunge Gallozzi - il programma di ulteriore potenziamento delle strutture operative del nostro terminal. Con l'arrivo nel mese di agosto della quarta nuova maxi gru della Liebherr, sono salite a sette le gru in esercizio, portando a termine - in soli ventiquattro mesi - un ambizioso piano di investimenti, pari a circa trenta milioni di euro. Il set up industriale del terminal è stato completamente ridisegnato, in previsione delle enormi opportunità che già nel 2021 i nuovi fondali del **porto** consentiranno. Nel 2021 proseguiranno gli investimenti legati all'innovazione tecnologica. La nuova "control room", vera cabina di regia e centro nevralgico di tutte le attività di pianificazione, gestione e controllo operativo, completata nel 2020, verrà integrata con la realizzazione di gate completamente automatici, per l'accesso molto più veloce di camion e contenitori alle aree del terminal. Proprio a partire dal 2021 verranno consolidate due nuove funzioni operative, per le quali sono stati già sottoscritti importanti contratti: la divisione "general cargo" per la movimentazione di merci alla rinfusa e non containerizzate; la divisione camionistica, per il trasporto su gomma in una ottica di filiera integrata mare-terra-mare". "Ma in questo periodo - evidenzia Gallozzi - si è fatto molto di più. Nella



prospettiva che il porto nei prossimi anni sarà alimentato da sufficiente potenza elettrica, abbiamo posto le basi, con il gruppo tedesco Liebherr,



Informazioni Marittime

Salerno

per la realizzazione - entro cinque anni - di una nuova generazione di terminal contenitori, totalmente ad emissioni zero, con la completa abolizione di motori a combustione interna". Le dinamiche occupazionali del gruppo "Nel 2020 si è proceduto - conclude Gallozzi - all' assunzione di un primo gruppo di venti giovani, con una forte espressione di fiducia per il futuro, nonostante la grave crisi legata alla diffusione del Covid-19. Lo sviluppo della occupazione rimane un impegno centrale rispetto alla nostra assunzione di responsabilità sociale ed il 2021 ci vedrà impegnati in un programma a sostegno di una maggiore presenza femminile nell' ambito dei ruoli operativi del lavoro portuale. Il tema ambientale e quello occupazionale, orientato alla parità opportunità di genere, sono sfide che assumono carattere di priorità, non soltanto etica, per l' azienda ed i suoi azionisti. Lo scalo marittimo salernitano garantisce ad una molteplicità di differenti vettori marittimi il libero e neutrale accesso al mercato del territorio campano e centro meridionale, e continua a configurarsi come vero valore competitivo per le aziende industriali e commerciali, capace di assicurare alle merci efficaci condizioni di collegamento con i mercati del mondo. Su queste basi **Salerno** Container Terminal potrà contribuire ad una rinnovata internazionalizzazione dell' economia italiana".

Il Nautilus

Bari

L' AdSPMAM prevede in bilancio somme destinate ad implementare l' accoglienza ed efficientare i controlli di security e doganali

Scritto da Redazione

L' AdSPMAM prevede in bilancio somme destinate ad implementare l' accoglienza ed efficientare i controlli di security e doganali Scritto da Redazione Infrastrutture , Italia , News , Porti , Trasporti venerdì, gennaio 8th, 2021 Brindisi- L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha stanziato nel Bilancio di previsione 2021 le somme necessarie per acquisire le aree di proprietà del Consorzio Asi e il terminal privato, nel **porto** di Costa morena a Brindisi. Inoltre, è stato avviato l' iter procedurale per l' aggiornamento progettuale del "Terminal le Vele". Attraverso queste azioni, l' Ente portuale intende rinforzare in maniera significativa l' accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel **porto** di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen. Per quanto riguarda le aree, si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco portuale di "Costa morena traghetti", di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore Portuale del 1975 con la destinazione "aree di sosta e parcheggio." Una volta acquisite le aree, l' AdSPMAM intende infrastrutturarle e organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal **porto** di Brindisi . Proprio per concludere l' iter, l' Ente portuale ha recentemente invitato il Consorzio Asi e il Comune di Brindisi alla definizione di un protocollo d' intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto programmati. Una riunione operativa si terrà il prossimo 12 gennaio. Il terminal privato è situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco portuale di "Costa morena traghetti". La trattativa di acquisto è di fatto quasi definita. La struttura, nelle intenzioni dell' AdSPMAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il **porto**. Parallelamente, sta per essere avviata la conferenza di servizi per l' approvazione del progetto di revamping (aggiornamento rispetto alla normativa sopravvenuta) della progettazione del "Terminal le Vele". A seguito della risoluzione del contratto d' appalto per inadempimento contrattuale con l' ATI Kostruttiva-Igeco, infatti, e l' esito negativo della procedura di scorrimento della graduatoria formatasi in occasione della gara di appalto, l' Ente ha avviato l' attività di aggiornamento progettuale che, quindi, sconterà il nuovo iter autorizzativo. Il "Terminal le Vele" sarà un' avveniristica e funzionale area di sicurezza, dove saranno accentrati tutti i controlli di security e doganali di passeggeri e mezzi, sia comunitari che extra-comunitari. "Auspichiamo- commenta il segretario generale dell' AdSPMAM Tito Vespasiani- che tutti i soggetti interessati possano apportare la loro fondamentale collaborazione, affinché questi progetti, funzionali e strategici per il **porto** di Brindisi, possano velocemente vedere la luce". Le aree parcheggio sono parte integrante del sistema della mobilità portuale perché, contrariamente a quanto si crede, la fluidità della circolazione è fortemente influenzata dalle condizioni della sosta. Nel **porto** di Costa morena si rende necessario poter disporre di un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti nel centro abitato. Contestualmente, il terminal privato, oltre ad offrire la prima accoglienza a passeggeri e autotrasportatori, con servizi igienici e bar, fungerà da presidio check-in, decongestionando le presenze dei passeggeri all' interno dei varchi portuali e rendendo i



tempi di imbarco più celeri e sicuri.



Porto, arrivano stanziamenti per l' accoglienza e la sicurezza

Annuncio dell' Autorità degli scali dell' Adriatico meridionale

Somme destinate ad implementare l' accoglienza ed efficientare i controlli di security e doganali. È quanto previsto dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale (AdSPMAM) per il porto di Brindisi. Stanziate nel Bilancio di previsione 2021 le somme necessarie per acquisire le aree di proprietà del Consorzio Asi e il terminal privato, nel porto di Costa morena a Brindisi. Inoltre, è stato avviato l' iter procedurale per l' aggiornamento progettuale del «Terminal le Vele». Attraverso queste azioni, l' Ente **portuale** intende rinforzare in maniera significativa l' accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen. Per quanto riguarda le aree, si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco **portuale** di «Costa morena traghetti», di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore **Portuale** del 1975 con la destinazione «aree di sosta e parcheggio». Una volta acquisite le aree, l' AdSPMAM intende infrastrutturarle e organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. Proprio per concludere l' iter, l' Ente **portuale** ha recentemente invitato il Consorzio Asi e il Comune di Brindisi alla definizione di un protocollo d' intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto programmati. Una riunione operativa si terrà il prossimo 12 gennaio. Il terminal privato è situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco **portuale** di «Costa morena traghetti». La trattativa di acquisto è di fatto quasi definita. La struttura, nelle intenzioni dell' AdSPMAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto. Parallelamente, sta per essere avviata la conferenza di servizi per l' approvazione del progetto di revamping (aggiornamento rispetto alla normativa sopravvenuta) della progettazione del «Terminal le Vele». A seguito della risoluzione del contratto d' appalto per inadempimento contrattuale con l' ATI Kostruttiva-Igeco, infatti, e l' esito negativo della procedura di scorrimento della graduatoria formatasi in occasione della gara di appalto, l' Ente ha avviato l' attività di aggiornamento progettuale che, quindi, sconterà il nuovo iter autorizzativo. Il «Terminal le Vele» sarà un' avveniristica e funzionale area di sicurezza, dove saranno accentrati tutti i controlli di security e doganali di passeggeri e mezzi, sia comunitari che extra -comunitari. «Auspichiamo - commenta il segretario generale dell' AdSPMAM Tito Vespasiani - che tutti i soggetti interessati possano apportare la loro fondamentale collaborazione, affinché questi progetti, funzionali e strategici per il porto di Brindisi, possano velocemente vedere la luce». Le aree parcheggio sono parte integrante del **sistema** della mobilità **portuale** perché, contrariamente a quanto si crede, la fluidità della circolazione è fortemente influenzata dalle condizioni della sosta. Nel porto di Costa morena si rende necessario poter disporre di un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti nel centro abitato.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

Contestualmente, il terminal privato, oltre ad offrire la prima accoglienza a passeggeri e autotrasportatori, con servizi igienici e bar, fungerà da presidio check-in, decongestionando le presenze dei passeggeri all' interno dei varchi portuali e rendendo i tempi di imbarco più celeri e sicuri.

Deposito di gas naturale Rossi convoca Edison

Un incontro per illustrare le perplessità e indicare le localizzazioni alternative Il sindaco: «L' Autorità portuale sappia che nulla si fa senza il volere del Comune»

Francesco RIBEZZO PICCININ Dopo mesi di discussioni e scontri sulla localizzazione del deposito small-scale di gas naturale che Edison vorrebbe realizzare nel porto di Brindisi, il sindaco Riccardo Rossi prova a prendere in mano la situazione e annuncia: «Convocheremo l' azienda». La svolta si è resa necessaria dopo che, tramite l' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, è stata annunciata una modifica al progetto inizialmente presentato, che garantirà spazi in banchina tali da non interferire con il traffico merci. Dopo l' approvazione, all' unanimità da parte del consiglio comunale, dell' ordine del giorno che impegnava sindaco e giunta a dialogare con Edison ed individuare una nuova soluzione, conferma il sindaco, «non c' è stata alcuna interlocuzione. Per questo sono esterrefatto di apprendere, dalla corrispondenza tra il consigliere regionale Amati ed il presidente dell' **Autorità di sistema** Ugo Patroni Griffi, questa modifiche della quale all' amministrazione non è stata data alcuna notizia. Per questo convocherò immediatamente i vertici Edison. A questo punto, infatti, dobbiamo parlare direttamente noi con loro. E ci confronteremo per esaminare tutte le possibili alternative a Costa Morena Est. Ma intanto, se ci sono variazioni al progetto, le illustreranno direttamente al sindaco ed all' amministrazione comunale. Questo perché noi abbiamo una posizione molto chiara, ribadita anche durante l' incontro in **Autorità portuale**: Costa Morena Est rappresenta per il porto il punto di maggiore interesse e potenzialità. Abbiamo la banchina Enel in fase di dismissione a causa della costante diminuzione dei traffici di carbone, la nascita della società Enel Logistics e la Zona franca doganale proprio alla radice di Costa Morena Est, che ha un' importanza enorme per lo sviluppo del porto e della città. E una infrastrutturazione con un binario ferroviario. Si dice sempre che c' è carenza di banchine e poi la principale banchina operativa del porto dovrebbe essere data a Edison?». Eppure, gli operatori portuali hanno chiarito che con le modifiche annunciate dall' Authority non ci sarà più interferenza coi traffici né col binario ferroviario. «Se loro - risponde il sindaco - hanno visto il progetto o hanno avuto rassicurazioni differenti ben venga ma ognuno fa il suo mestiere. Noi abbiamo un interesse superiore che è quello della città. Dopo di che, ci sono delle localizzazioni alternative. Vorrei capire, ad esempio, perché la colmata di Capobianco non va bene. Cosa succede lì? E la nuova colmata che si andrà a realizzare? Su quella superficie cosa si fa? Se lì non può essere ospitato il serbatoio, quale funzione ha quella colmata? Solo di riempimento con i sedimenti dei dragaggi del porto? Ma ci sono anche altre localizzazioni e possibili soluzioni da esaminare e sulle quali ci dovremo confrontare con Edison». L' impressione, tuttavia, è che la maggioranza non abbia una posizione univoca. Quella di Brindisi Bene Comune sulla consultazione popolare, ad esempio, anche se informalmente e senza prese di posizioni ufficiali, è stata considerata dal Pd di Brindisi una vera e propria fuga in avanti non concordata in maggioranza. «Brindisi Bene Comune - sottolinea il sindaco - ha mantenuto sempre la stessa posizione. Ma il movimento chiede, sia chiaro, un dibattito a livello cittadino, non certo un referendum. Chiede che il progetto sia conosciuto da tutti. Chiede trasparenza.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Mi pare davvero il minimo. E invece a tutt' oggi le variazioni al progetto non sono state neanche presentate al sindaco. È bene inoltre che all' **Autorità** di **sistema** sappiano che nulla si può realizzare senza il volere dell' amministrazione comunale». Eppure, l' unica posizione ufficiale proveniente dal Pd, quella del consigliere regionale Amati, è chiaramente critica rispetto all' operato dell' amministrazione. «Non so - conclude Rossi - se la posizione di Amati rappresenti quella del Pd di Brindisi. Posso solo dire che conosco il suo pensiero attraverso le sue mille esternazioni quotidiane. Ma preferisco non commentare altro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nuovi terminal e parcheggi nel bilancio dell' Authority

Acquisto del terminal privato Il Mondo e delle aree di proprietà del consorzio Asi, avvio dell' iter per aggiornare il progetto del nuovo terminal, ancora da realizzare, Le Vele. A stabilirlo è stata l' Autorisà di **sistema** portuale, che ha inserito le somme necessarie nel bilancio di previsione 2021. L' obiettivo è quello, si legge in una nota dell' ente portuale, di rinforzare in maniera significativa l' accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali. Per quanto riguarda le aree Asi, si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco portuale di Costa morena traghetti; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano regolatore portuale del 1975 con la destinazione aree di sosta e parcheggio. L' Authority intende infrastrutturare e organizzare gli spazi perché siano fruibili e sicuri per passeggeri e mezzi pesanti in attesa di imbarco. L' **Autorità** di **sistema** ha chiesto dunque ad Asi e Comune di Brindisi (proprietario di una piccola parte dell' area) la definizione di un protocollo d' intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto. Una riunione operativa si terrà martedì prossimo. Il terminal privato è situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio. La trattativa di acquisto è di fatto quasi definita, fa sapere l' Authority. La struttura sarà utilizzata per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto. Parallelamente, sta per essere avviata la conferenza di servizi per l' aggiornamento del progetto del terminal Le Vele, che va adeguato alle modifiche normative sopravvenute negli anni. Revocato il contratto, per inadempimento, con le aziende Kostruttiva e Igeco, e state l' esito negativo dello scorrimento delle graduatoria di gara, l' ente ha avviato l' attività di aggiornamento progettuale che, quindi, sconterà il nuovo iter autorizzativo. Il terminal, sostiene l' Authority, sarà un' avveniristica e funzionale area di sicurezza, dove saranno accentrati tutti i controlli di security e doganali di passeggeri e mezzi, sia comunitari che extra-comunitari. L' auspicio del segretario generale Tito Vespasiani è «che tutti i soggetti interessati possano apportare la loro fondamentale collaborazione, affinché questi progetti, funzionali e strategici per il porto di Brindisi, possano velocemente vedere la luce». Le aree parcheggio, si legge ancora nella nota dell' ente, sono parte integrante del **sistema** della mobilità portuale perché, contrariamente a quanto si crede, la fluidità della circolazione è fortemente influenzata dalle condizioni della sosta. E proprio a Costa Morena si rende necessario poter disporre di un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti nel centro abitato. Allo stesso tempo, il terminal privato, oltre ad offrire la prima accoglienza a passeggeri e autotrasportatori, con servizi igienici e bar, fungerà da presidio check-in, decongestionando le presenze dei passeggeri all' interno dei varchi portuali e rendendo i tempi di imbarco più celeri e sicuri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Scalo ferroviario di Surbo «Rilancio utile a Brindisi e alla crescita del porto»

Il sostegno del presidente Asi Bianco convinto che il capoluogo ne beneficerà

Francesco TRINCHERA L' Asi di Brindisi sostiene la proposta per il rilancio dello scalo ferroviario di Surbo, in disuso da quasi vent' anni, che si inserisce in un quadro più ampio che coinvolgerebbe anche il porto messapico. Il presidente del consorzio Mimmo Bianco, infatti, guarda con favore all' idea su cui sta lavorando l' assessore della Regione Puglia allo Sviluppo economico, Alessandro Delli Noci, e che prevede l' utilizzo del trasporto su rotaia anche dei tir. Delli Noci ha già svolto due riunioni sul tema, la prima con i dirigenti di Rfi/Trenitalia, Roberto Laghezza e Francesco Lugli, Cristian Calaneri e Modestina Roca di FerServizi, Marco Cutaia dell' Agenzia delle Dogane, e il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi; la seconda con i rappresentanti salentini della Camera di commercio e delle diverse associazioni di categoria. «L' iniziativa ha detto Bianco vede la condivisione del territorio e dell' Asi di Brindisi, perché ne condividiamo i criteri che si stanno utilizzando, come la valutazione dei volumi che si possono far transitare attraverso quello scalo». Per il presidente dell' Asi il contributo brindisino potrà essere importante. «Possiamo mettere a sinergia ha spiegato - le infrastrutture che abbiamo, con la rete ferroviaria interna all' Asi ed il Comune che sta completando la stazione elementare». Sarebbe, ha aggiunto, «un' opportunità che, non avendo piastra logistica, sarebbe a soli 25 chilometri dalla zona industriale e che vorremmo vedere realizzata nel più breve tempo possibile». Le uniche perplessità, esternate già due anni fa dal consorzio in una nota, riguardano il divario infrastrutturale e quindi i colli di bottiglia che si andrebbero a creare lungo il tragitto pugliese e che sarebbero un ostacolo nel percorso verso il Nord Italia. Il primo riguarda Ortona ma con la galleria realizzata da Rfi «credo ha detto Bianco abbia parzialmente se non totalmente risolto». L' altro è a Bari, con il sovrappasso ferroviario di competenza di Ferrovie Appulo Lucane che limiterebbe il transito di alcune sagome di treni, compresi quelli che trasportano tir. Anche in questo caso, il presidente dell' Asi ha auspicato che la situazione possa essere risolta. «Se ben ricordo ha sottolineato Ferrovie Appulo Lucane aveva già messo in cantiere come opere da realizzare a breve, perché altrimenti partiremmo da Lecce per arrivare a Bari, senza neanche giungere all' interporto, non avendo una continuità del servizio». C' è quindi una piena condivisione del progetto, pur mettendo in evidenza la necessità di superare queste difficoltà che, una volta risolte, potrebbero dare un ulteriore slancio per l' inclusione della tratta brindisina all' interno del core network del programma europeo TenT, per il quale in queste settimane si dovrebbe avviare la discussione in merito alla riforma. «La realizzazione del progetto ha rilevato infatti Bianco - rafforzerebbe il percorso di inclusione di Brindisi nella Ten-T e ci vorrebbe uno sforzo da parte da tutta la politica, di qualunque colore, per far sentire le ragioni del nostro territorio». Più in generale, il numero uno dell' Asi chiama ad una visione di insieme tra Brindisi, Taranto e Lecce: «Non c' è bisogno di fughe in avanti per intitolarsi il merito di aver risolto o di aver sollevato una questione poi magari non risolvibile, piuttosto c' è bisogno di un patto del Salento tra tutte e tre le province e che, indipendentemente dalla posizione politica, faccia sentire tutto il proprio peso nelle sedi giuste per trovare le motivazioni tecniche, che già ci sono». L' inserimento anche del progetto di Surbo, per Bianco, sarebbe un ulteriore valore aggiunto alle rivendicazioni del territorio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Dal Salento merci fino al nord Europa Rete per le attività di import-export»

L' intervista Ugo Patroni Griffi

Pierpaolo SPADA Scalo di Surbo: trampolino di lancio verso l' Europa. Invocata da quasi 20 anni sul territorio, l' idea torna a stuzzicare anche la Regione. Un partenariato territoriale - imprese e associazioni di categoria - è in via di costituzione e tra le proposte sul tavolo alcune spalancano scenari non ancora esperiti dal Salento. Quella più condivisa - e originale - è a firma del presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Adriatico, Ugo Patroni Griffi: la possibilità che sui binari, oltre ai treni, viaggino i tir carichi di merce. Convenienza economica: è la chiave. **Presidente, per lo scalo di Surbo lei ha ipotizzato la predisposizione del trasporto su rotaia dei tir carichi di merce. Sarebbe una soluzione facilmente applicabile?** «Per pensare al recupero della struttura occorre anzitutto un dossier conoscitivo. Ed è ciò che l' assessore regionale Alessandro Delli Noci ha chiesto a Rete Ferroviaria Italiana. Intanto, sono state ascoltate le associazioni delle imprese, anche per capire che tipologia di traffico potrebbe interessare lo scalo. Quando, infatti, si pensa ai terminal, s' immaginano sempre i container che, però, non rappresentano la principale modalità di traffico di Mezzogiorno e Salento dove è, invece, il traffico su gomma a prevalere. Sarebbe, quindi, interessante la possibilità di utilizzare lo scalo per un' intermodalità al servizio dei container ma anche dei rotabili». **Cosa può renderla oggi possibile?** «Nel 2021 la linea Lecce-Bari sarà adeguata alla sagoma ferroviaria P/C 80 che permette il trasporto su carri anche di semi-rimorchi. Tecnicamente si chiamano autostrade viaggianti: ridurrebbero i costi dell' autotrasporto oltre a produrre un vantaggio ambientale in termini di inquinamento. È una possibilità che diventa molto attuale». **E fin dove potrebbero estendersi queste autostrade viaggianti partendo dal Salento?** «Fino al cuore dell' Europa, in un' intermodalità ferro-mare-gomma. Dallo scalo di Surbo sali sul treno con il tir e arrivi fino a Zurigo o, più a nord, fino ad Amburgo dove effettui le tue consegne in loco eliminando le grandi tratte. Ovviamente, ciò diventa attrattivo qualora il costo del trasporto si riduca. Infatti, il prossimo incontro è con il vettore ferroviario: il solo che può dire a quali condizioni sarebbe disponibile ad esercitare una linea con le merci. È molto più facile, infatti, trovare il gestore della piattaforma che non l' impresa ferroviaria che voglia esercitare il trasporto e a condizioni economiche che siano attrattive rispetto al traffico convenzionale». **Quindi è necessario generare traffico sia in entrata che in uscita?** «Ecco, questa è una cosa a cui non pensano molti. Certo: perché diventi sostenibile occorre che il treno parta pieno e torni pieno: non può, cioè, riempirsi di merce dal Salento e, poi, ritornare vuoto». **E così assumerebbe piena valenza anche la leva dell' import?** «Esattamente, tenendo presente che quello scalo può funzionare in un **sistema** satellitare di



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

scali. La lunghezza dello scalo, cioè dei binari - 360 metri circa - impedisce di formare i treni europei che misurano oltre 700 metri. Quindi, lo scalo può funzionare in connessione con quello di Brindisi o con l'interporto di Bari: il treno si forma in progress. Ai tre vagoni che, per esempio, partono da Lecce se ne aggiungono altri tre a Brindisi e poi magari qualcun altro a Bari, a Giovinazzo o a Foggia dove opera Lotras, per citare le tre piattaforme operative in Puglia. L'economia di scala si realizza aggregando la domanda». **In che modo il terminal sarebbe funzionale anche ai trasporti delle merci Oltreoceano?** «Lo scalo può utilizzare i corridoi trasversali. Noi oggi abbiamo un sistema di porti nel Sud che ci permette di portare le merci in ogni dove. E stiamo lavorando per stringere nuove alleanze. A parte l'implicita alleanza con quella Jonica, la nostra **Autorità portuale** ha siglato accordi soprattutto con Campania, Calabria (Gioia Tauro) e Lazio (Civitavecchia): tutti porti con cui garantiamo agli operatori accesso al mercato globale. Invece che il camioncino, le imprese salentine potrebbero scegliere il treno per raggiungerli». **Se l'alternativa c'è quanto ancora il Salento dovrà aspettare?** «Il trend estero rivela che il trasporto su gomma non potrà essere completamente sostituito. È più capillare. E il fatto che da noi oggi arrivino, con i traghetti, più camion che passeggeri dimostra quanto sia vitale. Ma può essere affiancato. E perché ciò avvenga nel Salento dobbiamo utilizzare un metodo scientifico. Non possiamo creare un mercato, possiamo agevolare un mercato. Dobbiamo trovare, quindi, le condizioni su cui domanda e offerta s'incrocino, ritenendo che sia conveniente. Stiamo lavorando, e anche con una certa lena». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Shipping Italy

Brindisi

Nuova location per il deposito Gnl a Brindisi: operatori portuali soddisfatti

C'è una nuova localizzazione per realizzare il serbatoio di Gln nel porto di Brindisi: è a Costa Morena Est, lasciando però spazio di banchinaggio per le altre operazioni portuali di interesse dello scalo marittimo: a dirlo alla stampa locale pugliese è stato il presidente della **AdSP** del Mar Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi. La dichiarazione è stata accolta con soddisfazione dagli Operatori portuali salentini (riuniti nell'associazione Ops), che avevano posto il problema che l'ormeggio ipotizzato inizialmente dal progetto di Edison (alla radice della banchina, ndr) potesse compromettere quasi del tutto l'utilizzo della banchina di Costa Morena est da parte di altre navi. In una nota diffusa alle testate brindisine gli operatori hanno detto di avere apprezzato che le loro osservazioni siano state recepite e che la variazione garantisca 300-320 metri di banchina utile per il mantenimento delle attuali e future operazioni portuali. Nel frattempo, il lavoro della **AdSP** per le attività nello scalo è proseguita con alcuni provvedimenti che interessano in particolare le attività di accoglienza. L'ente ha spiegato di avere stanziato nel Bilancio di previsione 2021 le somme necessarie per acquisire le aree di proprietà del Consorzio Asi e il terminal privato, nel porto di Costa Morena, così come di avere avviato l'iter procedurale per l'aggiornamento progettuale del Terminal le Vele. Relativamente alle aree di cui si procederà all'acquisizione, l'**AdSP** spiega che si tratta di spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, situate immediatamente fuori dal varco portuale di Costa Morena traghetti e ad oggi di proprietà perlopiù del del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi. Una volta conclusa l'acquisizione, la port authority punterà a infrastrutturarle e organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per passeggeri e mezzi (inclusi quelli pesanti) in attesa di imbarco. Proprio per concludere l'iter, l'ente portuale ha spiegato di avere recentemente invitato il Consorzio Asi e il Comune di Brindisi alla definizione di un protocollo d'intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto programmati. Riguardo il terminal privato, situato a ridosso di queste stesse aree e pure al di fuori del varco di Costa Morena Traghetti, l'**AdSP** ha spiegato che la trattativa di acquisto è di fatto quasi definita. La struttura, nelle intenzioni dell'authority, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto. Al contempo, l'**AdSP** ha spiegato di star per avviare la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto di revamping della progettazione del Terminal le Vele. Un passo che si è reso necessario dopo la risoluzione del contratto d'appalto per inadempimento con l'ATI Kostruttiva-Igeco, e dopo l'esito negativo della procedura di scorrimento della graduatoria che si era formata in occasione della gara di appalto. Secondo le intenzioni dell'ente, il Terminal le Vele sarà un'avveniristica e funzionale area di sicurezza, dove saranno accentrati tutti i controlli di security e doganali di passeggeri e mezzi, sia comunitari che extra-comunitari. Auspichiamo ha commentato il segretario generale dell'AdSPMAM Tito Vespasiani che tutti i soggetti interessati possano apportare la loro fondamentale collaborazione, affinché questi progetti, funzionali e strategici per il porto di Brindisi, possano velocemente vedere la luce.



Brindisi Report

Brindisi

Autorità di sistema portuale: nel bilancio di previsione interventi per il porto

BRINDISI - L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** ha stanziato nel Bilancio di previsione 2021 le somme necessarie per acquisire le aree di proprietà del Consorzio Asi e il terminal privato, nel porto di Costa morena a Brindisi. Inoltre, è stato avviato l' iter procedurale per l' aggiornamento progettuale del "Terminal le Vele". Attraverso queste azioni, l' Ente **portuale** intende rinforzare in maniera significativa l' accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen. Per quanto riguarda le aree, si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco **portuale** di "Costa morena traghetti", di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore **Portuale** del 1975 con la destinazione "aree di sosta e parcheggio." Una volta acquisite le aree, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** intende infrastrutturarle e organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. Proprio per concludere l' iter, l' Ente **portuale** ha recentemente invitato il Consorzio Asi e il Comune di Brindisi alla definizione di un protocollo d' intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto programmati. Una riunione operativa si terrà il prossimo 12 gennaio.



Informazioni Marittime

Brindisi

Porto di Brindisi, nel bilancio 2021 somme per accoglienza e security

Prossima l'acquisizione delle aree di proprietà del Consorzio Asi e del terminal privato, nel porto di Costa Morena

Migliorare l'accoglienza e rendere efficienti i controlli di security e doganali.

Con questi obiettivi, l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** ha stanziato nel Bilancio di previsione 2021 le somme necessarie

per acquisire le aree di proprietà del Consorzio Asi e il terminal privato, nel porto di Costa Morena a Brindisi. Inoltre, è stato avviato l'iter procedurale per l'aggiornamento progettuale del "Terminal le Vele". Attraverso queste azioni, l'ente **portuale** intende rinforzare in maniera significativa l'accoglienza di

passaggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen. Per quanto riguarda le aree, si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei

mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco **portuale** di "Costa morena traghetti", di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI

e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore **Portuale** del 1975 con la destinazione "aree di sosta e parcheggio."

Una volta acquisite le aree, l'AdSPMAM intende infrastrutturarle e organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i

mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. Proprio per concludere l'iter, l'ente **portuale** ha recentemente invitato il Consorzio Asi e il Comune di Brindisi alla definizione di un protocollo d'intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto programmati. Una riunione operativa si terrà il prossimo 12 gennaio. Il

terminal privato è situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco **portuale** di "Costa morena traghetti". La trattativa di acquisto è di fatto quasi definita. La struttura, nelle intenzioni dell'AdSPMAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto. Parallelamente, sta per

essere avviata la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto di revamping (aggiornamento rispetto alla normativa sopravvenuta) della progettazione del "Terminal le Vele". A seguito della risoluzione del contratto d'appalto per inadempimento contrattuale con l'ATI Kostruttiva-Igeco, infatti, e l'esito negativo della procedura di

scorrimento della graduatoria formatasi in occasione della gara di appalto, l'ente ha avviato l'attività di aggiornamento progettuale che, quindi, sconterà il nuovo iter autorizzativo. Il "Terminal le Vele" sarà un'avveniristica e funzionale area di sicurezza, dove saranno accentrati tutti i controlli di security e doganali di passeggeri e mezzi, sia comunitari che extra-comunitari.

"Auspichiamo - commenta il segretario generale dell'AdSPMAM Tito Vespasiani - che tutti i soggetti interessati possano apportare la loro fondamentale collaborazione, affinché questi progetti, funzionali e strategici per il porto di Brindisi, possano velocemente vedere la luce". Le aree parcheggio sono parte integrante del **sistema** della mobilità **portuale** perché, contrariamente a quanto si crede, la fluidità della circolazione è

fortemente influenzata dalle condizioni della sosta. Nel porto di Costa morena si rende necessario poter disporre di un polmone supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti nel centro abitato. Contestualmente, il terminal privato, oltre ad offrire la

prima accoglienza a passeggeri e autotrasportatori, con servizi igienici e bar, fungerà da presidio check-in, decongestionando le presenze dei passeggeri all'interno dei varchi portuali e rendendo i tempi di imbarco più celeri e sicuri.



Brindisi rafforza l'accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo

Nel Bilancio di previsione stanziare somme per acquistare alcune aree

Redazione

BRINDISI Con la compilazione del bilancio di previsione 2021, l'AdSp del mare Adriatico meridionale ha stanziato le somme necessarie per acquistare le aree di proprietà del Consorzio Asi e il terminal privato, nel porto di Costa morena a Brindisi. Avviata anche la procedura per l'aggiornamento progettuale del Terminal le Vele. Azioni tese a rinforzare in maniera significativa l'accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen. Le aree a cui l'AdSp è interessata, sono oggi utilizzate come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, immediatamente fuori dal varco portuale di Costa morena traghetti, di proprietà, in maggior parte, del Consorzio Asi e in parte minore del Comune di Brindisi. Una volta acquisite le aree, l'Authority intende renderle fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. Proprio per concludere l'iter, l'ente portuale ha recentemente invitato il Consorzio Asi e il Comune di Brindisi alla definizione di un protocollo d'intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto programmati. Per il terminal privato, situato a ridosso di queste aree parcheggio, la trattativa di acquisto è di fatto quasi definita e la struttura, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto. Parallelamente, sta per essere avviata la conferenza di servizi per l'approvazione del progetto di revamping della progettazione del Terminal le Vele. Dopo la risoluzione del contratto d'appalto per inadempimento contrattuale con l'Ati Kostruttiva-Igeco, infatti, e l'esito negativo della procedura di scorrimento della graduatoria formatasi in occasione della gara di appalto, l'Ente ha avviato l'attività di aggiornamento progettuale che, quindi, scontrerà il nuovo iter autorizzativo. Auspichiamo -commenta il segretario generale dell'AdSp Mam Tito Vespasiani che tutti i soggetti interessati possano apportare la loro fondamentale collaborazione, affinché questi progetti, funzionali e strategici per il porto di Brindisi, possano velocemente vedere la luce.



Porto di Brindisi: l' AdSPMAM prevede in bilancio somme destinate ad implementare l' accoglienza

08/01/2021 Porto di Brindisi: l' AdSPMAM prevede in bilancio somme destinate ad implementare l' accoglienza ed efficientare i controlli di security e doganali. L' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** ha stanziato nel Bilancio di previsione 2021 le somme necessarie per acquisire le aree di proprietà del Consorzio Asi e il terminal privato, nel porto di Costa morena a Brindisi. Inoltre, è stato avviato l' iter procedurale per l' aggiornamento progettuale del "Terminal le Vele". Attraverso queste azioni, l' Ente **portuale** intende rinforzare in maniera significativa l' accoglienza di passeggeri e mezzi in arrivo nel porto di Brindisi ed efficientare i controlli di security e doganali, sia per i passeggeri Schengen che extra-Schengen. Per quanto riguarda le aree, si tratta degli spazi già utilizzati come parcheggio dei mezzi pesanti in attesa di imbarco, attualmente fuori dal varco portuale di "Costa morena traghetti", di proprietà, in maggior parte, del Consorzio ASI e in parte minore del Comune di Brindisi; spazi, peraltro, già inclusi nel Piano Regolatore **Portuale** del 1975 con la destinazione "aree di sosta e parcheggio." Una volta acquisite le aree, l' AdSPMAM intende infrastrutturarle e organizzarle perché possano essere fruibili e sicure per tutti i passeggeri, i mezzi e i mezzi pesanti in attesa di imbarco dal porto di Brindisi. Proprio per concludere l' iter, l' Ente **portuale** ha recentemente invitato il Consorzio Asi e il Comune di Brindisi alla definizione di un protocollo d' intesa propedeutico alla formalizzazione degli atti di acquisto programmati. Una riunione operativa si terrà il prossimo 12 gennaio. Il terminal privato è situato proprio a ridosso di queste aree parcheggio, sempre al di fuori del varco **portuale** di "Costa morena traghetti". La trattativa di acquisto è di fatto quasi definita. La struttura, nelle intenzioni dell' AdSPMAM, diventerà un centro di accoglienza per il check-in di viaggiatori e mezzi in transito per il porto. Parallelamente, sta per essere avviata la formalizzazione di servizi per l' approvazione del progetto di revamping (aggiornamento rispetto alla normativa sopravvenuta) della progettazione del "Terminal le Vele". A seguito della risoluzione del contratto d' appalto per inadempimento contrattuale con l' ATI Kostruttiva-Igeco, infatti, e l' esito negativo della procedura di scorrimento della graduatoria formatasi in occasione della gara di appalto, l' Ente ha avviato l' attività di aggiornamento progettuale che, quindi, sconterà il nuovo iter autorizzativo. Il "Terminal le Vele" sarà un' avveniristica e funzionale area di sicurezza, dove saranno accentrati tutti i controlli di security e doganali di passeggeri e mezzi, sia comunitari che extra-comunitari. "Auspichiamo- commenta il segretario generale dell' AdSPMAM Tito Vespasiani- che tutti i soggetti interessati possano apportare la loro fondamentale collaborazione, affinché questi progetti, funzionali e strategici per il porto di Brindisi, possano velocemente vedere la luce". Le aree parcheggio sono parte integrante del sistema della mobilità **portuale** perché, contrariamente a quanto si crede, la fluidità della circolazione è fortemente influenzata dalle condizioni della sosta. Nel porto di Costa morena si rende necessario poter disporre di un ambiente supplementare e attrezzato nel quale gli autotrasportatori avranno un ricovero protetto, consentendo la riduzione della circolazione dei mezzi pesanti nel centro abitato. Contestualmente, il terminal privato, oltre ad offrire la prima accoglienza a passeggeri e autotrasportatori, con servizi igienici e bar, fungerà da presidio check-in, decongestionando le presenze dei passeggeri all' interno dei varchi portuali e rendendo i tempi di imbarco più celeri e sicuri.



L'Unione Sarda

Cagliari

Trasporti marittimi. Stop alle sovvenzioni su altre due rotte: «Il mercato funziona»

Livorno-Cagliari, navi in concorrenza

Decisione dell' Authority: liberalizzata anche la Genova-Olbia-Arbatax

I collegamenti Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo saranno liberalizzati. L' Autorità di regolazione dei Trasporti ha espresso, infatti, parere favorevole sulla verifica di mercato svolta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativamente ai collegamenti marittimi con la Sardegna, la Sicilia e le isole Tremiti, avendo rilevato il recepimento delle misure che disciplinano il cabotaggio in mare stabilite da Art con la delibera 22 del 2019. Il risparmio di risorse pubbliche garantirà, dunque, la continuità territoriale con le tre isole. Il verdetto In particolare, l' Autorità - si legge in una nota - ha valutato positivamente la scelta del Mit di aprire al mercato quattro collegamenti su dieci, gli stessi che in precedenza erano oggetto di convenzione. Ciò in quanto, spiega l' Art, «la presenza consolidata di operatori in concorrenza ha fatto cessare le condizioni di fallimento di mercato che giustificavano l' intervento pubblico attraverso il ricorso a un regime di compensazioni». Per l' Autorità «la prospettiva di un maggiore livello di liberalizzazione del mercato, che deriva dalla sottrazione all' affidamento tramite gara di quattro delle dieci rotte precedentemente in convenzione, produrrà un significativo risparmio di soldi pubblici impiegati per garantire la continuità territoriale con isole maggiori e Tremiti». Altre rotte Giudizio positivo anche sulla volontà del ministero di procedere alla richiesta di manifestazioni di interesse per l' imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente (regolarità e continuità del servizio) a tutti gli operatori, sul collegamento Civitavecchia-Olbia. L' Autorità ha infine valutato positivamente la scelta di mantenere l' affidamento a gara con contratto di servizio delle linee Napoli-Cagliari, Palermo-Cagliari, Genova-Porto Torres (solo per il periodo invernale), Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, Termoli-Tremiti. Su queste tratte, infatti, Art ha riconosciuto la mancanza di garanzie che il libero mercato, senza l' intervento pubblico, possa soddisfare le esigenze della domanda. I servizi di cabotaggio marittimo hanno registrato in Italia, nel 2019, circa 79 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati, di cui il 2,5% è riconducibile ai servizi con le isole oggetto della convenzione.



Lo sviluppo dello Stretto in sette mosse Legame a doppio filo col Recovery Plan

Un Parco archeologico nella Zona falcata, miglioramento dei collegamenti marittimi tra la Sicilia e la Calabria e nuova stazione a Villa San Giovanni. Chiesti fondi per 540 mln

Riccardo D' Andrea Passa soprattutto dal mare il rilancio di Messina. Il suo futuro è legato anche alle richieste di finanziamento al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti da parte dell' **Autorità di Sistema** portuale dello Stretto, che sul finire dello scorso anno ha inviato al Governo uno schema con 7 interventi prioritari strategici: i progetti "Stretto green", "Falcata revival", "Stretto link Villa San Giovanni", "Stretto link Reggio Calabria", "Stretto link Messina", "Hub Eolie" e "Astra". In ballo 540 milioni Zona falcata In cima alla lista la restituzione agli usi urbani della Real Cittadella. In una prima fase, già avviata con oneri a carico dell' Authority, riflettori puntati alla caratterizzazione delle aree per la individuazione delle sostanze inquinanti, mentre dopo si passerà alla bonifica e alla valorizzazione vera e propria. In programma l' ambizioso obiettivo di creare un Parco archeologico in grado di mettere in mostra vari reperti e i cui spazi saranno organizzati così da fare emergere l' antica struttura, immersa nel verde e affacciata sulle acque dello Stretto. La porzione della degassifica sarà bonificata e grazie alla sua posizione di grande panoramicità e centralità, destinata alla formazione di un polo turistico-ricettivo-alberghiero, integrato con strutture complementari di tipo commerciale, ludico e sportivo. In tale direzione, l' **Autorità** portuale ha intrapreso l' iter per dotarsi di uno studio di fattibilità. Costi individuati in 150 milioni di euro (120 statali e 30 a carico di privati). Traghetto I collegamenti marittimi tra Villa e Messina sono al centro di un progetto di miglioramento del servizio e di potenziamento dello scalo calabrese. I numeri dicono che ogni anno tra i porti di Messina, Villa e Reggio transitano 10.000.000 passeggeri sia a piedi che a bordo di circa 1.800.000 auto e 400 mezzi pesanti. A ciò si aggiungono 1.500.000 passeggeri - 700.000 tra tir, camion e vetture fra Tremestieri-Villa San Giovanni-Reggio. Per tutti questi trasferimenti effettuate 110.000 corse, con una media giornaliera dalle 200 nei periodi di ordinario traffico alle 300 nei picchi estivi. Mediamente, quindi, sullo Stretto transitano quotidianamente, al netto del traffico merci, non meno di 20.000 persone (un quarto pendolari), con flussi raddoppiati da giugno ad agosto. E a Villa, in estate, nella fase di esodo da nord a sud, e a Messina, in occasione del controesodo, si creano intasamenti viari, con attese fino a 4 ore. Ostacoli superabili mediante una nuova gestione della viabilità, distinta da quella urbana. Ecco perché si punta a potenziare le infrastrutture portuali, aumentando le capacità di ormeggio dei mezzi veloci e delle navi traghetto, oltre che realizzare una stazione marittima passeggeri con conseguente razionalizzazione dei percorsi pedonali di accesso agli imbarchi. Si tratta, nello specifico, di costruire ulteriori scivoli Ro-Ro, ricavati ampliando le attuali banchine del porto di Villa. Ciò consentirebbe l' ormeggio in contemporanea e in maggiore sicurezza di più bidirezionali e di unità veloci, con una contrazione dei tempi di attesa. La soluzione non interferirebbe con gli ormeggi in concessione al vettore privato, che continuerebbe a operare con le stesse modalità di oggi, col vantaggio però di una riduzione della pressione dei veicoli indirizzati alle aree pubbliche e di Rfi. In cantiere nuove banchine e aree di imbarco, piazzali di accumulo capaci di instradare rapidamente 500 auto, pontili di ormeggio, percorsi pedonali protetti per i flussi di passeggeri da e verso i mezzi marittimi e la stazione ferroviaria, un edificio multipiano, una rampa sopraelevata con connessione diretta tra imbarchi e rampe autostradali, un piazzale di preimbarco per 650 veicoli. Per tutto ciò necessari 50 milioni di euro.



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

Piastra logistica A Tremestieri ritenuta indispensabile un' area retroportuale nella zona definita da Zafferia, dallo scalo ferroviario di Contesse, dal tessuto edilizio che si affaccia su via Consolare Valeria e dalla linea ferroviaria Messina-Siracusa. Dovrebbe valorizzare attività già presenti e altre di natura logistica. Già con la viabilità esistente, sarebbe possibile gestire l' accumulo dei mezzi all' esterno dei piazzali di carico del porto, consentendo agli autisti attese in condizioni di sicurezza e maggior comfort. Moderni sistemi informativi di gestione delle code disciplinerebbero gli accessi, evitando il caos ed escludendo in maniera definitiva che tir e camion transitino dal centro cittadino. Sarebbe una grande conquista.

No alla tassa Ue sui porti

LA DE MICHELI FA RICORSO

Il ministro dei Trasporti Paola De Micheli ha fatto ricorso contro la decisione dell'Unione europea di imporre una tassa sulle tasse portuali, inclusi i canoni delle concessioni demaniali. Bruxelles ha dato tempo all'Italia fino alla fine di quest'anno per adeguarsi: a gennaio 2022 la nuova tassa sulle attività portuali dovrebbe entrare in vigore. «L'esenzione dall'imposta sulle società concessa ai porti italiani fornisce loro un vantaggio selettivo in violazione delle norme Ue», ha spiegato il commissario alla Concorrenza Margrethe Vestager, anche se il regime fiscale applicato da noi era in vigore da prima del 1958, quando nacque la Cee.



De Micheli: "Sì alla sostituzione flotte, no nel Recovery, ma con risorse nazionali"

Sostituzione flotte «quella misura la realizzeremo» annuncia la ministra alle Infrastrutture, Paola De Micheli - «Anzi rispetto ai tempi del Recovery, avvieremo la realizzazione anche prima».

Lucia Nappi LIVORNRO - «Sui temi della Logistica solo nel Recovery plan ci saranno più di 3 miliardi e 300 milioni destinati, fra cui anche misure per l'autotrasporto per oltre 370 milioni. Mancheranno le misure per la sostituzione delle flotte, che noi avevamo chiesto, ma abbiamo già pronta la misura con risorse nazionali e quindi quel piano di incentivo alla sostituzione delle flotte lo faremo comunque. Anche se non si dovesse vedere nel Recovery plan, perchè questa è una decisione che è presa». Queste le parole del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, intervenendo in modalità digitale alla conferenza stampa sul "Dibattito pubblico sulla nuova Diga foranea del Porto di Genova" tenuta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. «E' evidente » - ha continuato De Micheli - «che a fronte di tutte le risorse che ci sono nella legislazione vigente, solo nelle ultime due leggi di Stabilità sono stati assegnati ulteriori 12 miliardi per il Fondo Infrastrutture 2020-2021, quella misura noi la realizzeremo. Anzi rispetto ai tempi del Recovery, avvieremo la realizzazione anche prima». Sul tema poche ore prima il presidente di Assarmatori, Stefano Messina, aveva lanciato un appello al governo a fronte dell'ultima bozza del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) «Un errore fatale» - specificava Messina- «la cancellazione dell'investimento pubblico di 2 miliardi di euro per rinnovare le flotte nel corto e nel lungo raggio, che già nel precedente documento era stato ridimensionato in 670 milioni» «a fronte di un allargamento della platea dei beneficiari a navi da crociera e a ben 60 mezzi delle Capitanerie di Porto». «Viene sprecata un'occasione storica di rinnovare la flotta italiana di navi traghetto, di renderla efficace ed efficiente rispetto alle esigenze di rilancio dell'economia nazionale, e di farne una punta di diamante nel quadro della nuova sostenibilità ambientale rendendo la flotta italiana sempre più compatibile con le nuove norme europee che anticipano al 2030 i limiti alle emissioni originariamente previsti per scadenze molto più lontane».



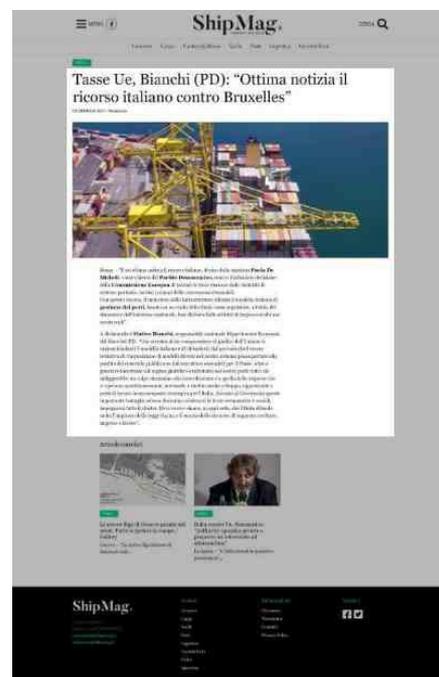
Tassazione porti, De Micheli: «Faremo ricorso alla Corte Europea»

LIVORNO - «Sulla vicenda della fiscalità delle Autorità portuali per le quali proprio ieri abbiamo fatto una riunione tecnica e annuncio che provvederemo a fare ricorso alla Corte europea contro la decisione di Bruxelles». Lo ha annunciato in anteprima, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, intervenendo da remoto alla conferenza stampa sul "Dibattito pubblico sulla nuova Diga foranea del Porto di Genova" tenuta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. E' pertanto questa la risposta del governo alla decisione della Commissione Europea che, il 4 dicembre scorso, ha sollecitato l'Italia a porre fine al regime di agevolazione fiscale, considerata alla stregua di un aiuto di Stato, abolendo l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società di cui godono le Autorità di Sistema Portuale. Fissando da quella data 60 giorni di tempo per l'adozione della misura e la sua applicazione a partire dall'inizio dell'esercizio fiscale successivo a quello dell'adozione della misura e al più tardi nel 2022. «Il rafforzamento della portualità italiana» - ha premesso De Micheli - «in particolar modo dei grandi porti italiani ci consente di diventare più competitivi con i porti del Nord. E' un obiettivo che mi sono data dai primi mesi di questo ministero, per il quale utilizzeremo pesantemente le risorse del Recovery fund, e per il quale abbiamo già messo molte risorse nella legislazione vigente». «Il prossimo decennio» - ha continuato la ministra - «è immaginabile come il decennio del salto di qualità della portualità italiana, nel quale il livello di competizione sarà reale in termini di costi, di servizi, di qualità delle infrastrutture, con i grandi porti del Nord Europa. Evidentemente in Europa se ne sono accorti tutti della volontà del governo. Non è un caso che siano arrivati segnali poco amichevoli». Lucia Nappi



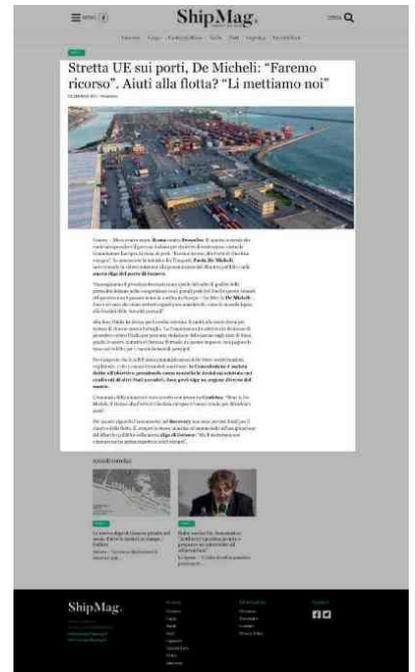
Tasse Ue, Bianchi (PD): Ottima notizia il ricorso italiano contro Bruxelles

Roma È un'ottima notizia il ricorso italiano, deciso dalla ministra Paola De Micheli, come chiesto dal Partito Democratico, contro l'infondata decisione della Commissione Europea di tassare le tasse riscosse dalle Autorità di sistema portuale, inclusi i canoni delle concessioni demaniali. Con questo ricorso, il ministero delle Infrastrutture difende il modello italiano di gestione dei porti, basato su un ruolo dello Stato come regolatore, a tutela del demanio e dell'interesse nazionale, ben distinto dalle attività di impresa svolte nei nostri scali. A dichiararlo è Matteo Bianchi, responsabile nazionale Dipartimento Economia del Mare del PD. Ora si tratta di far comprendere al giudice dell'Unione le ragioni fondanti il modello italiano e di difenderlo dal pericolo che l'errato tentativo di trasposizione di modelli diversi nel nostro sistema possa portare alla perdita del controllo pubblico su infrastrutture essenziali per il Paese, oltre a generare incertezze sul regime giuridico e tributario nei nostri porti: tutto ciò infliggerebbe un colpo durissimo alla loro efficienza e a quella delle imprese che vi operano quotidianamente, mettendo a rischio anche sviluppo, opportunità e posti di lavoro in un comparto strategico per l'Italia. Accanto al Governo in questa importante battaglia adesso dovranno schierarsi le forze economiche e sociali, impegnarsi tutto il cluster. Deve essere chiaro, in ogni sede, che l'Italia difende unita l'impianto della legge 84/94 e il suo modello virtuoso di rapporto tra Stato, imprese e lavoro.



Stretta UE sui porti, De Micheli: Faremo ricorso. Aiuti alla flotta? Li mettiamo noi

Genova Muro contro muro. Roma contro Bruxelles. E' questa la strada che vuole intraprendere il governo italiano per risolvere il contenzioso contro la Commissione Europea in tema di porti. Faremo ricorso alla Corte di Giustizia europea, ha annunciato la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, intervenendo in videoconferenza alla presentazione del dibattito pubblico sulla nuova diga del porto di Genova. Immaginiamo il prossimo decennio come quello del salto di qualità della portualità italiana nella competizione con i grandi porti del Nord e questa volontà del governo non è passato tanto in sordina in Europa ha detto la De Micheli -. Non è un caso che siano arrivati segnali poco amichevoli, come la vicenda legata alla fiscalità delle Autorità portuali. Alla fine, l'Italia ha deciso per la scelta estrema. E andrà allo show-down per tentare di vincere questa battaglia. La Commissione ha adottato la decisione di procedere contro l'Italia per presunta violazione delle norme sugli aiuti di Stato, poiché le nostre Autorità di Sistema Portuale, in quanto imprese, non pagano le tasse sul reddito per i canoni demaniali percepiti. Poco importa che le **AdSP** siano amministrazioni dello Stato aventi funzioni regolatorie, e che i canoni demaniali sono tasse: la Commissione è andata dritta all'obiettivo prendendo come modello le decisioni adottate nei confronti di altri Stati membri, dove però vige un regime diverso dal nostro. L'annuncio della ministra è stato accolto con favore da Confetra: Bene la De Micheli, il ricorso alla Corte di Giustizia europea è l'unica strada per difendere i porti. Per quanto riguarda l'armamento: nel Recovery non sono previsti fondi per il rinnovo della flotta. E' sempre la stessa ministra ad annunciarlo all'inaugurazione del dibattito pubblico sulla nuova diga di Genova: Ma li metteremo noi e faremo anche prima rispetto ai soldi europei.



De Micheli: Ricorso alla Corte Ue sulla tassazione ai porti e avanti con il rinnovo flotte

Sul tema della tassazione dei porti ieri abbiamo avuto una riunione tecnica ed è stato deciso di fare ricorso alla Corte di giustizia europea. Lo ha annunciato la Ministra dei trasporti, Paola De Micheli, intervenendo in videoconferenza alla presentazione del dibattito pubblico sulla nuova diga del porto di Genova. Dunque l'Italia non sceglie la strada della mediazione e della trattativa, come era stato prospettato finora, ma quella del muro contro muro con Bruxelles diversamente dalla strategia adottata da altri Paesi come Spagna, Belgio e Francia. A proposito poi delle ultime indiscrezioni sul Piano che l'Italia sottoporrà nell'ambito del Recovery Fund, la ministra ha aggiunto che, il piano di incentivo alle flotte lo faremo comunque con risorse a legislazione vigente. Ha poi aggiunto: Lo realizzeremo anche prima rispetto ai tempi del Recovery Fund, perchè sono investimenti sull'ambiente. Infine, parlando dei progetti portuali che non verranno inclusi nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, la De Micheli ha sottolineato che non saranno di serie B e ha assicurato che negli anni a venire le risorse anche per quelle opere non mancheranno.



Marittimi, Cina e Italia uniformano i certificati

Roma. A poco più di una settimana dalla risoluzione del caso dei marittimi italiani bloccati in Asia, Cina e Italia stringono un importante accordo che armonizza le pratiche di lavoro dei marittimi tra i due Paesi uniformandone i certificati. L'accordo è stato siglato da Cao Desheng, direttore generale di China Maritime Safety Administration, reparto di sicurezza del ministero dei Trasporti cinese, e da Maria Teresa Di Matteo, responsabile della direzione porti del ministero dei Trasporti italiano. La firma è avvenuta nel corso di una videoconferenza a cui hanno partecipato anche il ministero degli Esteri italiano, Luigi Di Maio, e l'omologo cinese Wang Yi. Da oggi i certificati relativi alla formazione e all'addestramento dei marittimi sono reciprocamente riconosciuti da Cina e Italia, confluendo nella Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, nota con la sigla STCW 78, convenzione internazionale adottata nel 1978 dall'International Maritime Organization che armonizza tutte le pratiche su addestramento e formazione continua. Certificati fondamentali per lavorare a bordo, come per esempio i corsi di salvataggio, quelli antincendio, l'uso del radar, la gestione delle cisterne e gli addestramenti specifici per classe di nave. Secondo China Maritime Safety Administration, l'accordo tra Italia e Cina permetterà non solo di uniformare le pratiche di lavoro marittime tra i due Paesi ma anche di incentivare l'occupazione degli italiani a bordo di navi operanti in Cina, non solo nel cargo ma anche in altri ambiti come quello passeggeri o crocieristico.

BOLLETTINO
Avvisatore Marittimo
L'unico giornale italiano dedicato ai marittimi
Info: www.avvisatoremarittimo.it
Anno LVIII - N. 1
8 GENNAIO 2021

Dal 15 gennaio Venezia servirà lo scalo siciliano nella rotta verso Salerno
Grimaldi collega Cagliari e Palermo
Preparata settimanale con portuali e scali. L'obiettivo, rilancia l'armatore, è soddisfare le crescenti domande di trasporto tra le due Isole. Sempre più estesa la rete dei servizi della compagnia napoletana

Kuehne+Nagel scelto distributore logistico del vaccino Moderna
Il nuovo fornitore di servizi per il Covid-19 è stato scelto da Moderna per distribuire il nuovo vaccino antinfluenzale. La scelta è stata annunciata dalla compagnia di logistica tedesca Kuehne+Nagel, che ha vinto la gara di distribuzione del vaccino Moderna in Italia. Il nuovo fornitore sarà responsabile di tutto il processo logistico, dalla produzione al punto di arrivo del vaccino nei vari punti di distribuzione. Il contratto prevede un valore di circa 10 milioni di euro.

Accordo tra i due governi
Marittimi, Cina e Italia uniformano i certificati
Roma. A poco più di una settimana dalla risoluzione del caso dei marittimi italiani bloccati in Asia, Cina e Italia stringono un importante accordo che armonizza le pratiche di lavoro dei marittimi tra i due Paesi uniformandone i certificati. L'accordo è stato siglato da Cao Desheng, direttore generale di China Maritime Safety Administration, reparto di sicurezza del ministero dei Trasporti cinese, e da Maria Teresa Di Matteo, responsabile della direzione porti del ministero dei Trasporti italiano. La firma è avvenuta nel corso di una videoconferenza a cui hanno partecipato anche il ministero degli Esteri italiano, Luigi Di Maio, e l'omologo cinese Wang Yi. Da oggi i certificati relativi alla formazione e all'addestramento dei marittimi sono reciprocamente riconosciuti da Cina e Italia, confluendo nella Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi, nota con la sigla STCW 78, convenzione internazionale adottata nel 1978 dall'International Maritime Organization che armonizza tutte le pratiche su addestramento e formazione continua. Certificati fondamentali per lavorare a bordo, come per esempio i corsi di salvataggio, quelli antincendio, l'uso del radar, la gestione delle cisterne e gli addestramenti specifici per classe di nave. Secondo China Maritime Safety Administration, l'accordo tra Italia e Cina permetterà non solo di uniformare le pratiche di lavoro marittime tra i due Paesi ma anche di incentivare l'occupazione degli italiani a bordo di navi operanti in Cina, non solo nel cargo ma anche in altri ambiti come quello passeggeri o crocieristico.

1,25 mld per salvare il gruppo TUI
Via libera dell'Ue
Berlino. La Commissione europea ha approvato un piano di salvataggio per il gruppo TUI. Il piano prevede un prestito di 1,25 miliardi di euro a favore del gruppo. La Commissione ha anche autorizzato il governo tedesco a concedere un prestito di 1,25 miliardi di euro al gruppo. Il piano di salvataggio è stato approvato dalla Commissione europea il 15 gennaio 2021.

Artivi & Partenze: Napoli (3-5) - Salerno (9-12) - Giola Tauro (12-13)