



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 14 gennaio 2021



Rassegna stampa

Prime Pagine

14/01/2021	Corriere della Sera	10
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Fatto Quotidiano	11
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Foglio	12
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Giornale	13
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Giorno	14
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Manifesto	15
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Mattino	16
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Messaggero	17
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Resto del Carlino	18
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Secolo XIX	19
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Sole 24 Ore	20
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Il Tempo	21
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	Italia Oggi	22
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	La Nazione	23
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	La Repubblica	24
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	La Stampa	25
Prima pagina del 14/01/2021		
14/01/2021	MF	26
Prima pagina del 14/01/2021		

Primo Piano

13/01/2021	Ansa	27
Porti: tasse Ue, Assoporti avvia ricorsi con il governo		
13/01/2021	Borsa Italiana	28
Porti: su tassazione Assoporti con il Mit nel ricorso alla Corte Ue		
13/01/2021	Corriere Marittimo	29
Tassazione porti- Corsini: «Il ricorso è per affermare la nostra identità in Europa»		

13/01/2021	FerPress		31
Assoporti: illustrate a De Micheli proposte per ricorso a Corte di Giustizia Europea su tassazione porti			
13/01/2021	Informare		32
Assoporti coordina con il MIT l'azione in sede UE sulla questione della tassazione dei porti			
13/01/2021	Informatore Navale		33
TASSAZIONE PORTI - ILLUSTRATE ALLA MINISTRA DE MICHELI LE PROPOSTE DI ASSOPORTI PER IL RICORSO ALLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA			
13/01/2021	Informazioni Marittime		34
Tasse ai porti, 17 ricorsi ad adiuvandum da parte di Assoporti			
13/01/2021	Messaggero Marittimo		35
Proposte Assoporti per ricorso a Corte europea			
13/01/2021	nonsolonautica.it		36
Approvato il Recovery Plan: 3,32 miliardi ai porti			
13/01/2021	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	37
Tasse e porti, Assoporti scrive al MIT			
13/01/2021	Ship Mag		38
Ricorso italiano contro Bruxelles, Assoporti schiera Deiana e Patroni Griffi			
13/01/2021	Shipping Italy		39
Patroni Griffi e Deiana guideranno Assoporti nella battaglia europea sulla tassazione dei porti			
13/01/2021	telenord.it		40
Tassazione delle autorità portuali, Assoporti sostiene il ricorso del Mit			
13/01/2021	The Medi Telegraph		41
Ricorso italiano contro l'Ue, Assoporti delega Deiana e Patroni Griffi			

Trieste

13/01/2021	Transportonline		42
Piattaforma logistica di Trieste già pronta per il primo arrivo			

Venezia

14/01/2021	Corriere del Veneto	Pagina 6	43
Porto senza Recovery Plan la rabbia degli industriali «Così ci fanno morire»			
14/01/2021	Corriere del Veneto	Pagina 6	45
Zls, via al piano strategico «Ascolteremo la voce di tutti»			
14/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 32	46
«Recovery, occasione mancata per il porto»			<i>ALVISE SPERANDIO</i>
14/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 32	47
Gli ambientalisti: «Ecosistema da salvare con i fondi europei»			<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>
14/01/2021	Il Gazzettino	Pagina 36	48
Zls, individuata la società per rilanciare Porto Marghera			<i>FULVIO FENZO</i>
14/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19	49
«Niente soldi al porto Recuperate il Duferco»			<i>A.V.</i>
14/01/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 31	50
Affidata a Srm Services la stesura del Piano Strategico per la Zls			
14/01/2021	Veneto News		51
Transpogood: il presente e il futuro del trasporto intermodale nell'Adriatico			

Savona, Vado

14/01/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 18	52
Salute e mobilità, le opere finanziate dal Recovery			<i>GIOVANNI VACCARO</i>

14/01/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 41	<i>LUCIANO PARODI</i>	53
	Fallimento Mondomarine Dopo l' inchiesta, lavoratori pronti a chiedere i danni		
13/01/2021	Shipping Italy		54
	Per Vado Gateway circa 160.000 Teu movimentati nel 2020		

Genova, Voltri

14/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 14	<i>FRANCESCO MARGIOCCO</i>	55
	Diga, i timori della città su traffico e ambiente		
14/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 14	<i>ALDO PADOVANO</i>	56
	Così De Ferrari rese grande il porto		
13/01/2021	Ansa		57
	Porti: nuova diga Genova, Messina propone il doppio ingresso		
13/01/2021	Ansa		58
	Porto Genova, presto si alzano le 'dune' di Pra'		
13/01/2021	Genova24	<i>Redazione</i>	59
	Dune della fascia di rispetto di Pra': sopralluogo del sindaco Bucci con il presidente Signorini		
13/01/2021	PrimoCanale.it		60
	Pra', la promessa di Bucci: "Parco delle Dune pronto entro un anno"		
13/01/2021	Ship Mag		61
	Nuova diga Genova, Messina propone il doppio ingresso a levante e a ponente		
13/01/2021	Shipping Italy		62
	Nuova diga di Genova: terminalisti, spedizionieri e agenti dicono sì ma con alcuni rilievi		
13/01/2021	The Medi Telegraph		64
	Nuova diga di Genova, Messina propone il doppio ingresso a levante e ponente		
13/01/2021	Genova24		65
	Dal governo via libera al Recovery plan, c'è speranza per lo Skytram in Valbisagno		
13/01/2021	Shipping Italy		66
	Noli container avanti tutta: +212% in un anno sulla rotta Shanghai Genova		
13/01/2021	PrimoCanale.it		67
	Autostrada A7, rischio caos per corsia unica tra Genova Ovest e Bolzaneto dal 18 gennaio		

La Spezia

14/01/2021	Il Secolo XIX Pagina 14		69
	La Spezia e Carrara Per le banchine in arrivo 40 milioni		
14/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	<i>LAURA IVANI</i>	70
	Porto, arrivano 30 milioni del Recovery Plan «Stanziati per l' elettrificazione delle banchine»		
14/01/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 20	<i>L. IV.</i>	71
	L' Authority e i sindacati «Confronto positivo»		

Ravenna

14/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41		72
	«Sacchi al posto della banchina Dove sono i 7,5 milioni stanziati?»		
14/01/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 10		73
	Autorità portuale, Rossi riconfermato La crisi di governo non frena la nomina		
13/01/2021	Ansa		74
	Porti: Rossi confermato presidente a Ravenna		

13/01/2021	FerPress		75
AdSP Mare Adriatico centro settentrionale: notificata la nomina a presidente a Rossi			
13/01/2021	Informare		76
Notificata a Rossi la conferma della nomina a presidente dell' AdSP dell' Adriatico centro settentrionale			
13/01/2021	Informazioni Marittime		77
Daniele Rossi bisserà la presidenza del sistema portuale di Ravenna			
13/01/2021	Messaggero Marittimo		78
Daniele Rossi guiderà ancora Ravenna			
13/01/2021	Ravenna24Ore.it	<i>Ibolognesi</i>	79
Daniele Rossi confermato Presidente dell' Autorità Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale			
13/01/2021	RavennaNotizie.it	<i>Porto di Ravenna</i>	80
Daniele Rossi riconfermato alla presidenza dell' autorità portuale: le congratulazioni di LegaCoop Romagna			
13/01/2021	ravennawebtv.it		81
Daniele Rossi confermato alla guida dell' Autorità Portuale			
13/01/2021	Shipping Italy		82
Rossi ufficialmente riconfermato presidente dell'AdSP di Ravenna			
14/01/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 10	83
Relitto Berkan B in Regione			
14/01/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 10	84
Un' auto "green" tra gli acquisti dell' Ente			
13/01/2021	FerPress		85
Porto di Ravenna: arrivata la prima vettura elettrica con il sostegno del progetto europeo "SUSPORT"			
13/01/2021	Messaggero Marittimo		86
La prima auto elettrica per l'AdSp di Ravenna			
13/01/2021	RavennaNotizie.it	<i>Porto di Ravenna</i>	87
In Autorità Portuale Ravenna arriva la prima vettura elettrica			
13/01/2021	ravennawebtv.it		88
Mobilità sostenibile: l' Autorità Portuale acquista una vettura elettrica			

Marina di Carrara

14/01/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 31	<i>R.C.</i> 89
Gruppo Grendi in positivo nonostante il lockdown			

Livorno

13/01/2021	Informazioni Marittime		90
A Livorno partono i lavori di resecazione del Pontile 13			
13/01/2021	Messaggero Marittimo		91
Grimaldi: a Gennaio tre nuove navi			

Piombino, Isola d' Elba

14/01/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 17	92
La Costa Victoria ha lasciato le banchine per andare in Turchia			
14/01/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 55	93
La Victoria ha lasciato il porto: l' ultimo viaggio			
13/01/2021	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	94
La Costa Victoria saluta Piombino			

13/01/2021	Shipping Italy		95
Costa Victoria partita per il suo ultimo viaggio verso Aliaga al rimorchio del Vos Chablis			
13/01/2021	Shipping Italy		96
La banchina Enel di Piombino diventerà al servizio della cantieristica navale			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

14/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 24	97
«Trasporti marittimi, una sfida»			
14/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 24	99
Ancona, il porto attende: riconferma a Giampieri o ribaltone			
14/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 42	100
«Il successo del porto certificato dai numeri»			
13/01/2021	Ansa		102
Porti: Ancona; Giampieri, scadenza mandato Adsp? "Attendo"			
14/01/2021	Corriere Adriatico	Pagina 14	103
Buon vento, il porto si racconta tra economia, lavoro e storia			
14/01/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 42	104
La storia dello scalo raccontata per immagini: è Buon Vento			
13/01/2021	Ansa		105
Porti: progetto Buon Vento per raccontare anime scalo Ancona			
13/01/2021	Centro Pagina	<i>Peppe Gallozzi</i>	106
Buon Vento: il porto di Ancona lancia il progetto che abbraccia Italia e Croazia			
13/01/2021	FerPress		108
Porto di Ancona: progetto Buon Vento, il racconto di economia, lavoro, cultura e storia			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/01/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 57	110
Porto, tanti soldi dalla Regione per potenziare i container			
13/01/2021	FerPress		111
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale prende atto della sentenza del Tar sul ricorso avanzato da Medov			
13/01/2021	The Medi Telegraph		112
Civitavecchia vuole triplicare, Gioia Tauro apre ai cantieri			
14/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 4	113
Container, la Regione ci crede			
14/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 4	114
Largo della pace, l'Adsp ricorrerà al Consiglio di Stato			
14/01/2021	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 2	115
Gtc, Pap esprime solidarietà			
13/01/2021	La Provincia di Civitavecchia		116
Comitato gestione, iniziati i colloqui al Pincio: giallo sulla candidatura di Magliozzi			

Napoli

14/01/2021	Corriere del Mezzogiorno	Pagina 7	<i>Fabrizio Geremicca</i> 117
Il Forte di Vigliena esce dall'ombra «Disatteso il restauro del monumento»			
14/01/2021	Il Mattino di Foggia	Pagina 48-49	118
Andrea Annunziata "nomina strategica"			

13/01/2021	Anteprima 24		119
Sistema Portuale Tirreno Centrale, Santillo (M5S): sinergia con Regione su nuovo Presidente			
13/01/2021	Punto Agro News		120
Porti Salerno, Napoli e Castellammare di Stabia: Santillo (M5s), Andrea Annunziata nomina strategica			
14/01/2021	La Repubblica (ed. Napoli)	Pagina 3	121
Castel dell' Ovo, lavori alla banchina Via Partenope, cantiere solo a marzo			
13/01/2021	Napoli Village		123
Presutto: 'Dal recupero di Napoli Est parte il rilancio della città, chiedo ai ministri competenti di vigilare sui progetti mai partiti per la zona orientale'			
13/01/2021	Napoli Village		124
Pontile Saint-Tropez del Lungomare DI Napoli, al via il bando per la concessione			

Salerno

14/01/2021	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 24	<i>Diletta Turco</i> 125
Annunziata all' Authority, c' è il primo sì			

Bari

14/01/2021	Quotidiano di Puglia	Pagina 1	127
ZES, QUALCOSA SI MUOVE MA ORA OCCORRE ACCELERARE			
14/01/2021	Quotidiano di Puglia	Pagina 6	128
ZES, QUALCOSA SI MUOVE MA ORA...			

Brindisi

14/01/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 33	129
«Deposito di gas nel porto, necessitano studio di fattibilità e procedura di Via»			
14/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 8	130
Arrivano solo 60 milioni per Capobianco e cassa di colmata			
13/01/2021	Brindisi Report		131
Deposito costiero: necessario lo studio di fattibilità e la Via			

Taranto

14/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 1	132
Authority porto ora è ufficiale: Prete confermato presidente			
14/01/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 12	133
Prete confermato presidente dell' autorità di sistema portuale: ok dalla commissione			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

13/01/2021	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 9	134
Zes, proposta per attrarre investitori			
13/01/2021	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 10	135
Radioattività al porto, niente cartelli			
14/01/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 30	136
L' Authority non è tenuta a risarcire la Zen Yacht			

14/01/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 19	137
Arriva il no al risarcimento a Zen Yatch		
13/01/2021	Corriere Marittimo	138
L'Autorità portuale di Gioia Tauro non deve risarcire Zen Yacht		
13/01/2021	FerPress	139
AP Gioia Tauro: nessun risarcimento alla Zen Yatch per mancata realizzazione darsena portuale		
13/01/2021	Informazioni Marittime	140
Gioia Tauro, l' Autorità portuale non deve risarcire Zen Yatch		
13/01/2021	Messaggero Marittimo	141
Nessun risarcimento alla Zen Yacht		
13/01/2021	Newz	142
Nulla deve l' Autorità portuale di Gioia Tauro alla Zen Yatch		
13/01/2021	Reggio Tv <i>Redazione ReggioTV</i>	143
L' Autorità portuale di Gioia Tauro non è tenuta a risarcire la Zen Yacht		
13/01/2021	Ship Mag	144
Gioia Tauro vince la causa contro Zen Yacht: nessun risarcimento per la mancata realizzazione della darsena portuale		
13/01/2021	Stretto Web	145
L' Autorità portuale di Gioia Tauro non risarcirà la Zen Yacht per la mancata realizzazione della darsena portuale		

Cagliari

14/01/2021	L'Unione Sarda Pagina 16	146
Grendi, 2020 col segno più		
13/01/2021	Ansa	147
Logistica, 2020 in crescita per il gruppo Grendi		
13/01/2021	Informare	148
Nel 2020 Grendi ha sensibilmente incrementato fatturato e volumi di traffico		
13/01/2021	Informatore Navale	149
GRUPPO GRENDI: 2020 CON CRESCITA DI FATTURATO, VOLUMI E INVESTIMENTI		
13/01/2021	Messaggero Marittimo	150
Risultati positivi per il Gruppo Grendi		
13/01/2021	Sardegna Reporter	151
Logistica: il Gruppo Grendi chiude il 2020 con crescita di fatturato, volumi e investimenti		
13/01/2021	Sea Reporter	153
Logistica: il Gruppo Grendi chiude il 2020 con crescita di fatturato, volumi e investimenti		
13/01/2021	Ship Mag	155
Il gruppo Grendi vince la sfida del Covid: fatturato, volumi e investimenti in crescita nel 2020		

Catania

14/01/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 8	156
Solo per la mantellata previsti 70 milioni di		

Augusta

14/01/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 18	157
«Sul porto massima attenzione»		
14/01/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 8	158
Il Porto verrà allacciato alla linea ferroviaria		

Palermo, Termini Imerese

14/01/2021	Giornale di Sicilia Pagina 25	159
Dibattito online sui trasporti		
14/01/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 4	160
Studio Ministero su tunnel Palermo		
13/01/2021	Blog Sicilia	<i>Redazione</i> 161
A Palermo un tunnel sotterraneo da 1,2 miliardi, via allo studio di fattibilità		
13/01/2021	LiveSicilia	<i>redazione</i> 162
Primi fondi da Roma per il tunnel che attraverserà la città		

Focus

14/01/2021	Avvenire Pagina 19	<i>PAOLO PITTALUGA</i> 163
Per i trasporti non c'è 'recovery'		
13/01/2021	Port News	<i>di Davide Maresca</i> 164
L'insostenibile leggerezza dell'UE		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 30 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Oggi gratis
Yoga, teoria e pratica
La guida per ogni età
chiedi all'ediculante il primo dei 30 volumi della collana illustrata



Domani su 7
Gianrico Carofiglio racconta la sua Penelope in una Milano noir di **Giulio Fasano** a pagina 22



LO STRAPPO NEL GOVERNO

È crisi, ora Conte in bilico

Renzi fa dimettere le ministre di Italia viva. Il Pd: errore gravissimo. Il premier vuole la conta in Parlamento

UNA SPIRALE PERICOLOSA

di Massimo Franco

L'illusione di una tregua in extremis è durata poche ore. Matteo Renzi l'ha dissolta annunciando le dimissioni della sua delegazione dal governo. Esito non scontato, ma temuto. Di più, sconcertante per l'alone di irresponsabilità che lo sovrasta. Apre una crisi mentre l'Italia è immersa in una pandemia drammatica viene percepito come un gesto distruttivo, accolto con stupore rabbioso. E pazienza se a questo epilogo si arriva in modo confuso, e se a favorirlo sono stati anche errori marchiani del premier Giuseppe Conte e della sua cerchia di collaboratori. Lo strappo renziano accentua la sensazione di un piccolo partito di guastatori, incuranti di imboccare un sentiero buio e al momento cieco.

Anche perché, nella gragnuola di accuse a Palazzo Chigi, al Pd e ai Cinque Stelle, suoi alleati fino a ieri, Renzi non ha chiarito quali saranno i suoi passi successivi. L'impressione è che «dovesse» rompere dopo essersi spinto troppo avanti negli attacchi.

continua a pagina 30



Il premier Giuseppe Conte, 56 anni, in carica dal primo giugno del 2018: adesso è in bilico

di Monica Guerzoni e Maria Teresa Meli

La crisi di governo è aperta. Matteo Renzi in diretta tv ha ritirato Italia viva dall'esecutivo, con il passo indietro delle ministre Bellanova e Bonetti, e del sottosegretario Scalfarotto. «La crisi è aperta da mesi — ha detto Renzi durante la conferenza stampa nel tardo pomeriggio di ieri —. Nessuna pregiudiziale, ma non c'è un solo nome per Palazzo Chigi». Il premier Giuseppe Conte, ora in bilico, vuole la conta in Parlamento. Il presidente Sergio Mattarella è in attesa: «Uscire presto da questa incertezza». Zingaretti su Renzi: «Errore gravissimo contro il Paese».

da pagina 2 a pagina 11

INTERVISTA CON BONOMI
«Basta scontri, ascoltino noi imprese»

di Federico Fubini

a pagina 10

VIRUS, IL NUOVO DECRETO
Gli spostamenti restano vietati per altri 2 mesi

di Fiorenza Sarzanini

a pagina 12

PRIMA VOLTA NELLA STORIA 10 REPUBBLICANI VOTANO SÌ

«Ha incitato i rivoltosi» Secondo impeachment per Donald Trump

di Giuseppe Sarcina

La Camera ha votato l'impeachment contro Donald Trump. È l'unico presidente ad aver subito il provvedimento per due volte. I «sì» sono stati 232 e 197 i «no». A favore dell'impeachment tutti i democratici più dieci repubblicani. Tra di loro anche Liz Cheney, la figlia dell'ex vice presidente Dick Cheney e, soprattutto, numero tre nell'organigramma repubblicano della Camera. L'accusa contro il presidente uscente era contenuta in un solo articolo: «Incitamento all'insurrezione».

alle pagine 16 e 17
commento di Massimo Gaggi

LA STORIA



«Io, Aurelia, nata ad Auschwitz»

di Walter Veltroni

Quando le telefono è il giorno del suo compleanno. Compie 75 anni.

continua a pagina 27

GIANNELLI



Matteo Renzi, 46 anni, leader di Italia viva: ieri ha ritirato le sue due ministre dal governo

Centrodestra, l'arma dell'ostruzionismo

di Francesco Verderami

a pagina 9

Nel «bestiario» la volpe, lo scorpione

di Antonio Polito

a pagina 11

INNOVATION GIULIANI IN DERMATOLOGIA

X-yde crema
difende
la tua pelle

RIEQUILIBRA
IL MICROBIOTA CUTANEO
REINTEGRA LA BARRIERA
PROMUOVE LE DIFESE
IMMUNITARIE DELLA PELLE

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Si chiamava Adriano Urso. Aveva un talento, suonare il piano, e un sogno: vivere del suo talento. La sera lo trovavi nei locali di Roma, specie al Cotton Club, a creare jazz. Aveva un fratello famoso nell'ambiente — Emanuele, detto the King of Swing —, ma anche lui era una piccola celebrità. Un personaggio, non solo sul palco. Guidava un'auto d'epoca, vestiva abiti di un altro secolo e usava parole forbiti che nessuno conosce più. Aveva 41 anni, ma apparteneva a un tempo tutto suo. La pandemia è passata sopra a quel mondo e ha calpestato il sipario. Allora si è visto che pasta sono fatti, certi poeti. Privato brutalmente del suo piano, Adriano Urso avrebbe potuto buttarsi via. Invece ha deciso di suonare la vita nell'unico modo ancora possibile: mettendosi a con-

Morte di un pianista



segnare cibo a domicilio. Di solito si comincia fattorini per diventare artisti. Lui ha intrapreso il percorso inverso, a un'età in cui la forbice tra il sogno e la realtà appare quasi insostenibile. Domenica scorsa, una sera freddissima anche a Roma, il pianista Adriano Urso guidava impavido la sua automobilina d'epoca verso la prossima consegna (ogni tanto qualche appassionato credeva di riconoscerlo, dietro le pizze). La macchina si è fermata, forse per il gelo. Adriano è sceso a spingere, aiutato da due passanti, ma quando si è riacciato il motore, si è spento lui. Il suo cuore è uscito di scena, lasciandoci qui ad applaudirlo, in bilico tra la rabbia e la tenerezza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



10114
9 771120 498008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c. 1 CD Milano



Shalabayeva: per il Tribunale fu un "rapimento di Stato". Ministro dell'Interno era Alfano. Renzi chiese le sue dimissioni, ma poi lo confermò nel suo governo



Giovedì 14 gennaio 2021 - Anno 13 - n° 13
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230



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

600 MLN MAI ARRIVATI

Bonus ristoranti, l'ultimo flop della Bellanova

ROTTUNDO A PAG. 7

SPERANZA: SOS PER NOI

Merkel sotto tiro "Ko sui vaccini, copiamo l'Italia"



AUDINO E MANTOVANI
A PAG. 8 - 9

NEXT GENERATION UE

Il Recovery ora c'è, la rivoluzione è ancora lontana

CANNÀVO E FRANCHI
A PAG. 6 - 7

TOGHE, SMS E CARRIERE

Palamara, il Csm apre le 100 chat con 50 magistrati

MASCALI A PAG. 14 - 15

MODELLO LOMBARDIA

Ora la Moratti riesuma il suo guru offshore

GIANNI BARBACETTO
E GAIA SCACCIAVILLANI

Siamo in buone mani. Quelle di Letizia Moratti, che da assessore alla Sanità della Regione Lombardia deve ora farci dimenticare gli errori del suo predecessore, Giulio Gallera. E quelle di Mario Azzoni, il pranoterapeuta di fiducia dell'ex sindaco di Milano, che con le sue mani guarisce schiere di pazienti.

A PAG. 20



RENZI ROMPE ROVESCIA IL GOVERNO PER FAR FUORI CONTE

C.I.A.O.

CRISI IRRESPONSABILE A OROLOGERIA



CHE SUCCEDDE ORA IERI MISURE COVID E OGGI LO SCOSTAMENTO PER I RISTORI. POI CONTE ALLE CAMERE: RESPONSABILI IN ARRIVO

DE CAROLIS, D'ESPOSITO, MARRA, ROSELLI, ZANCA DA PAG. 2 A 4

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Liberi tutti per gli italiani a pag. 4
- **Ranieri** Vaccinarsi dal maxiperdente a pag. 11
- **Spadaro** La nuova Chiesa e la crisi a pag. 21
- **D'Agostino** Il prete salva il calcetto a pag. 11
- **Cannatà** 45 anni, cosa resta di Rep a pag. 11

CRISI IN PIENA PANDEMIA



LA VARIANTE RENZIANA

USA E IMPEACHMENT

IDem votano l'accusa, Trump mira alla grazia

GRAMAGLIA, GROSSI E ZUNINI,
A PAG. 16 - 17



IL CONTEGGIO FA MALE

La saggia Torah parla dei numeri delle pandemie

HAIM BAHARIER
A PAG. 22 - 23



La cattiveria

Almeno Trump tiene in ostaggio un'intera nazione con il 47 per cento

WWW.SPINOZA.IT

Finalmente te ne vai

» **Marco Travaglio**

Il vero spettacolo non è l'Innominabile che parla tre ore senza dire nulla, se non che apre la crisi perché gli sta sulle palle Conte. È che c'è ancora qualcuno che gli crede e lo prende sul serio. Mente da 10 anni ogni volta che respira. Ha tradito tutti quelli che han fatto patti con lui. Tuonava contro "i partiti" che volevano la "dittatura della minoranza" e ne ha fondato uno per imporre la dittatura della sua minoranza. Ha rottamato qualunque cosa abbia toccato, dal suo partito al suo governo al Paese, e ci ha provato pure con la Costituzione, con una furia distruttrice che nemmeno Attila flagello di dio (quello di Abatantuono). Ha coperto di ridicolo le mie firme del giornalismo italiano, che sdraiato ai suoi piedi salutavano in lui il sole dell'avvenire salvo scoprire che era il sole. Ha mollato il Pd per "svuotarlo come ha fatto Macron con i socialisti francesi" e l'unica cosa che ha svuotato è il suo residuo elettorato. Allora ha preso a rottamare il governo Conte-2 che lui stesso aveva voluto 17 mesi fa, nel bel mezzo della pandemia e della strage da Covid, della redazione del *Recovery Plan* e della campagna vaccinale. È andato in pellegrinaggio da Verdini a Rebibbia. Ha parlato con Salvini di altri governi ("Hai visto? Ho fatto il culo a Conte!"). Ha spuntato il piano Ue, scritto non da Conte, ma dai pidini Gualtieri e Amendola dopo 19 riunioni con i rappresentanti di tutti i ministeri (inclusi i suoi, che evidentemente dormivano).

Ha inventato scuse e alibi ridicoli per dire sempre no e prendere in giro gli alleati: dal Mes al ponte sullo Stretto, dai servizi segreti alla cybersicurezza, da Trump alla *task force* del *Recovery*, dalla prescrizione alla liberazione dei pescatori in Libia, per non parlare della Boschi che chiedeva notizie dei "porti del Sud" oltre a quelli "di Trento e Trieste" (testuale). Ha chiesto poltrone ministeriali mentre accusava gli altri di pensare alle poltrone. Eppure c'è ancora qualcuno che gli crede e lo prende sul serio. I giornali raccontano di un'inesistente "lite" o "rissa" o "sceneggiata" fra lui e Conte, che non ha mai detto una parola contro di lui, ingoiando insulti, calunnie e provocazioni. Topi di fogna da maratona tivù tornano o diventano renziani e persino salviniani, sparando su eventuali "responsabili", "transfughi", "ribaltoni", come se l'unico partito formato al 100% da transfughi non fosse proprio Italia Viva e se il Pd non avesse fatto "ribaltoni" governando con B. sotto Monti e sotto Letta e poi con i "responsabili" e "transfughi" di Ncd (Alfano & C.) e di Ala (Verdini) sotto l'Innominabile e Gentiloni. Ma il meglio lo dà mezzo Pd, che più prende ceffoni, calci e pugni, più gode e strilla "ancora! ancora!".

SEGUE A PAGINA 24

IL GIORNO

GIOVEDÌ 14 gennaio 2021
1,50 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, sospesa l'ordinanza della Regione. Che fa reclamo

«Tornate in classe studenti delle Superiori» Lo ha deciso il Tar

Anastasio e Palma nelle Cronache



Cassazione, accolto il ricorso di Bossetti

Omicidio Yara: battaglia riaperta sul Dna

Moroni a pagina 13



Renzi apre la crisi, oggi Conte al Colle

Il premier: «Non cerco un'altra maggioranza». Ma l'ex rottamatore stacca la spina: «Regole democratiche violate, via le ministre»
Mattarella contrario al soccorso dei responsabili però l'ipotesi resiste. Virus, varati i nuovi divieti per arginarlo

Servizi
da pag. 3 a pag. 6

Il duello fra il premier e Renzi

Uno scontro fra due caratteri E che caratteri

Michele Brambilla

Qualcuno dice che la crisi, appena cominciata, è già finita. Conte ha lasciato intendere che con Renzi potrebbe ritrovare un accordo, e Renzi ha ricambiato sostenendo di non avere pregiudizi personali contro il premier. Come finirà non lo sappiamo e al momento non lo possiamo sapere, perché i politici parlano come i medici scrivono le ricette, cioè non lasciano capire nulla, affinché ad intendere siano solo gli iniziati: i farmacisti nel caso dei medici, i frequentatori di corridoi nel caso dei politici. Più chiaro è invece come ci si sia arrivati, a questo punto. Comunque la si voglia rigirare, è soprattutto un duello fra due persone, quindi fra due caratteri. E che caratteri.

Continua a pagina 2

TRUMP È SOTTO IMPEACHMENT E PREOCCUPA L'INSEDIAMENTO DI BIDEN
RISCHIO NUOVE RIVOLTE, LA GUARDIA NAZIONALE PRESIDIA IL CONGRESSO

RIALZATI AMERICA

Pioli a pagina 19



Bivacco dei militari Usa sotto la statua di Lincoln a Capitol Hill

DALLE CITTÀ

Fuori controllo

Musica, dj e droga tra feste illegali “mascherate” e pusher arrestati

Servizio a pag. 15

La storia

Il vigile urbano eroe salva il bimbo dall'investimento

Servizio nelle Cronache

Pio Albergo Trivulzio

Oltre 100 parti lese e altri sei mesi di indagini sui morti

Consani nelle Cronache



La De Micheli chiedeva notizie al Viminale

Suarez, chat della ministra «Si può accelerare?»

Pontini a pagina 17



Appello al genio di Tesla

Musk è il Drake del futuro Investa nella Motor Valley

Turrini a pagina 20

**PENSIERI COSTANTI?
SONNO DISTURBATO?
CATTIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
Nuovo farmaco con formula **Silexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (GDP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 06/09/2020.



Oggi l'ExtraTerrestre
NO NUKES Da Chernobyl a Fukushima, speciale energia nucleare mentre l'Italia discute del pericolo scorie. Intervista al viceministro Morassut



Le Monde diplomatique
IN EDICOLA DA OGGI Finanza autoritaria; dirigenti cinesi modello Usa; verso il mondo di prima; conflitti in Transcaucasia



Domani lo speciale
30 ANNI FA DESERT STORM Nella notte del 17 gennaio 1991 inferno di fuoco sull'Iraq. Quattro pagine con analisi, interventi e materiali d'archivio

il manifesto

GIOVEDÌ 14 GENNAIO 2021 - ANNO LI - N° 11 www.ilmanifesto.it euro 3,50

Matteo Renzi durante la conferenza stampa di ieri foto di Ettore Ferrari/LaPresse/POOL/Ansa

Il premier incontra Mattarella e in extremis offre un patto di legislatura a Italia viva, ma Renzi ritira le ministre dal governo e apre di fatto la crisi al buio: nessun veto su Conte ma ci sono anche alternative. Il Pd e i 5 stelle spiazzati fanno muro. Il presidente del consiglio tentato di nuovo dalla conta in aula: «Non si può sminuire la gravità di quanto accaduto, il terreno è minato» **pagine 2,3**



Italia VIA

PER INCITAMENTO ALL'INSURREZIONE. ARRIVANO ANCHE 10 VOTI REPUBBLICANI

Dalla Camera primo sì a impeachment di Trump



■ Primo voto e primo sì sul secondo impeachment nei confronti di Trump per incitamento all'insurrezione. Non c'erano dubbi sul voto compatto dei democratici, spiccano i 10 voti repubblicani. La procedura è basata su un unico articolo che mette in stato di accusa il presidente uscente per incitamento alla sovversione

con riferimento all'assalto al Congresso di una settimana fa. Ora la palla passa al Senato che però voterà solo dopo l'insediamento di Biden. Si tratta di una messa in stato di accusa non tanto per il passato, quanto per il futuro: se passa l'impeachment, a Donald Trump sarà proibito per sempre ogni incarico pubblico. In preceden-

za il vicepresidente Pence aveva rifiutato di rimuovere il suo capo per manifesta incapacità a governare. Lo ha fatto con una lettera alla speaker della camera Nancy Pelosi, proprio mentre il parlamento discuteva della richiesta ufficiale di applicare il 25esimo emendamento della Costituzione **CATUCCI, ZANINI A PAGINA 9**

Casa bianca, il boia non molla
Il silenzio e l'orrore dell'«ultima» esecuzione

RICCARDO NOURY

«S tanotte la vile sete di sangue di un'Amministrazione fallimentare si è mostrata in tutta la sua evidenza. Tutti coloro che han-

no preso parte all'esecuzione dovrebbero vergognarsi. La nostra Costituzione è stata violata».

— segue a pagina 14 —

Lele Corvi



SPERANZA ALLE CAMERE
Italia verso l'arancione
12 regioni a rischio alto



■ Il governo prepara il nuovo dpcm con le misure anti Covid. Il ministro Speranza ne ha illustrato i contenuti ieri in Parlamento: stato d'emergenza fino al 30 aprile, soglie più severe per andare in area arancione. Ma potrebbero riaprire i musei in zona gialla. **POLICE A PAGINA 4**

L'ONG DENUNCIA
B'Tselem: «Israele
Stato di apartheid»

■ Non era mai successo: una ong israeliana, tra i più noti centri per i diritti umani, ha stilato un rapporto in cui accusa apertamente Israele di non essere uno Stato democratico ma un regime di apartheid: oltre 14 milioni di persone, spiega il rapporto, vivono tra il fiume Giordano e il Mar Mediterraneo, metà ebrei e metà palestinesi, ma non c'è un solo metro quadrato in cui abbiano gli stessi diritti. L'occupazione ha condotto, continua l'ong, a un'annessione de facto senza ugualianza. E nel paese si è subito scatenata la bufera. **GIORGIO A PAGINA 8**

CRISI CLIMATICA
Oceani surriscaldati,
sarà record di uragani



■ Prima ricerca globale sul tema: gli oceani hanno prodotto calore come 630 miliardi di asciugacapelli accesi per tutto l'anno. Allo studio hanno partecipato 13 istituti di ricerca. Nel Nord Atlantico quest'anno c'è stato un numero senza precedenti di tempeste. **TARABINI A PAGINA 6**

Da leggere
al buio.

Scegli un giornale di cui ti puoi fidare: intelligente, visionario e fuori dagli schemi. **Abbonati.**

il manifesto



€ 1,20 ANNO CXXX-N° 13
ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Giovedì 14 Gennaio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ISCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" • "IL DISPARI", EURO LEO

La polemica
La vacanza hot
per scambisti
nel resort
del Cilento

Petronilla Carillo a pag. 39



Storie, la forza della vita
La figlia di Jovanotti
guarita dal tumore
E Alex Zanardi parla

Mangani e servizi a pag. 13



L'appello
Mare, arte e canti
perché Procida
è la capitale
della cultura

Peppe Barra a pag. 39



Conte, le manovre per resistere

► Renzi ritira le due ministre. Il premier cede alle dimissioni per il terzo mandato. Zingaretti: avanti con lui
► Italia Viva vuole le mani libere e punta sull'ipotesi Franceschini. Mattarella avverte i partiti: «Fate in fretta»

L'analisi

UN ACCORDO LARGO PER SUPERARE L'EMERGENZA

Alessandro Campi

Dove finiscono l'ambizione, la vanità e il risentimento personali e dove cominciano il calcolo degli interessi, le battaglie di principio e le legittime divergenze progettuali? Sin dall'inizio di questa strana crisi è stato in effetti difficile - guardando alle mosse e alle dichiarazioni di Matteo Renzi - definire il confine tra l'ansia di protagonismo fine a se stessa e il perseguimento più o meno razionale di un qualche disegno politico.

Da qui lo sconcerto, rispetto alle manovre di Palazzo cui da qualche tempo stiamo assistendo e che infine hanno raggiunto l'acme, che si riscontra nell'opinione pubblica interna (pressa da preoccupazione più vitali, su tutte la salute e l'economia) come nelle diverse Cancellerie europee (al solito preoccupate per la cronica instabilità del Bel Paese).

In pochi, nei giorni scorsi, hanno in realtà messo in discussione la fondatezza delle critiche mosse dal leader di Italia Viva a Giuseppe Conte e al suo governo. Lo dimostra il fatto che esse sono state in gran parte recepite dagli alleati: in particolare quelle relative al piano di investimenti previsto all'interno del programma Next Generation Eu.

Continua a pag. 38

Dunque la crisi di governo c'è, innescata dalle dimissioni, ordinate dal leader Matteo Renzi, delle due ministre di Italia Viva. Il premier pronto a ricercare una soluzione con questa maggioranza per un Conte ter, Italia Viva sembra non chiudere tutti gli spiragli ma vuole le mani libere e punterebbe su Franceschini. Ferma la posizione del Capo dello Stato, Sergio Mattarella, infatti, ha chiesto ai partiti di fare in fretta. Il presidente del Consiglio prova ad andare avanti facendo entrare i big. Acquaviti, Ajello, Bassi, Calò, Conti, Gentili, Petrucci e Santonastaso da pag. 2 a 9

Il retroscena

Da Orlando a Crimi tutti i big in squadra per blindare il ter

La strada verso il Conte-ter prevede piccoli ma sostanziali aggiustamenti in corso d'opera che salvano i ministeri più pesanti. E si dà per scontato l'ingresso nell'esecutivo di Andrea Orlando e di Vito Crimi nella squadra del terzo governo a guida Conte.

Conti a pag. 4

Il caso

«Andiamo con tutti» Beppe Grillo e la nemesis 5Stelle

È la vera e propria nemesis del grillismo. E racconta della trasformazione dei più irriducibili combattenti anti-casta nei più affezionati tutori della stabilità del Palazzo (non dovevano aprirlo, dissero, come una scatoletta di tonno?). Ed ora: «Serve un patto tra i partiti».

Ajello a pag. 6

L'intervista / 1

Prodi: «Serve un'authority per controllare il Recovery»

Mario Ajello

«Per il Recovery italiano serve subito un'apposita Authority, che controlli l'attuazione del piano e sappia dialogare con l'Unione Europea». Parola di Romano Prodi, che invita l'Italia ad avere il massimo peso dalla presidenza del G20.



A pag. 5

L'intervista / 2

Mastella: «Io aiuto tutti e poi fondo "Meglio noi"»

Adolfo Pappalardo

Da sindaco di Benevento a protagonista nella crisi di governo. Parla Clemente Mastella: «Prima darò una mano, poi fonderò il partito "Meglio noi". Mai parlato con Conte, mi interessa l'Italia non entro nella mischia tra Pd e M5S».



A pag. 7

Il Dpcm

Nuova stretta, stop ai viaggi tra regioni fino al 5 marzo

Francesco Malfetano

Da domenica mezza Italia cambia colore. Il governo avrebbe infatti deciso di far partire i nuovi colori delle Regioni a partire dal 17 gennaio, spaccando il fine settimana e ingenerando la solita confusione. E il 16 partirà il nuovo Dpcm.



A pag. 10

Coppa Italia Gli azzurri passano il turno. Gattuso: subiamo troppo



Il gol del 3-2, realizzato da Petagna, con il quale il Napoli ha battuto ieri l'Empoli

Il Napoli fa fatica
anche con l'Empoli

Servizi da pag. 16 a pag. 19



Il punto

Una squadra slegata appesa a SuperLozano

Francesco De Luca a pag. 39

Il voto favorevole di dieci repubblicani

Trump, la Camera attacca via libera all'impeachment

Flavio Pompetti

La Camera dei rappresentanti di Washington ha espresso ieri un voto di portata storica: per la seconda volta in quattro anni ha aperto la procedura di impeachment (anche con 10 voti dei repubblicani) contro Donald Trump. Il presidente questa volta è accusato di «aver incitato all'insurrezione» i suoi sostenitori che una settimana fa hanno messo a saccheggio il palazzo del Campidoglio. Ma la scena più



umiliante per la politica statunitense e per i suoi cittadini era fuori dall'aula. Era nella rotonda e nei corridoi del palazzo legislativo, dove centinaia di militari della guardia nazionale hanno bivaccato la notte di martedì, e presidiavano l'edificio in tenuta mimetica e con le armi addosso. È una immagine surreale per la prima democrazia del mondo, anche se è perfettamente giustificata dall'emergenza nella quale è venuta a trovarsi il Paese.

A pag. 12

OGNI PROSECCO DOC È IL FRUTTO DI GRANDE PASSIONE, SAPERI E CREATIVITÀ. MA SOLO SE HA ORIGINE QUI.

PROSECCO DOC ITALIANO GENIO



Il Messaggero



201 € 1,40* ANNO 143 - N° 13
ITALIA
Sped. in A.P. D.L. 350/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c. 1 DGB RM

Giovedì 14 Gennaio 2021 • S. Felice

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**In edicola e sul web
Su MoltoSalute focus
sui farmaci monoclonali
Arrivano gli anticorpi
per curare il Covid**
L'inserto di 24 pagine



**Marotta: Inter in vendita
Ciro, Lorenzo e gli altri
da fratelli d'Italia a cugini
Lazio-Roma è un derby
che vale per il ct Mancini**
Riggio e Trani nello Sport



**Il Messaggero
BROOM**
motori.ilmessaggero.it

**Governo di scopo
L'accordo
che serve
per superare
l'emergenza**

Alessandro Campi

Dove finiscono l'ambizione, la vanità e il risentimento personali e dove cominciano il calcolo degli interessi, le battaglie di principio e le legittime divergenze progettuali? Sin dall'inizio di questa strana crisi è stato in effetti difficile guardare alle mosse e alle dichiarazioni di Matteo Renzi - definire il confine tra l'ansia di protagonismo fine a se stessa e il perseguimento più o meno razionale di un qualche disegno politico.

Continua a pag. 25

**Nemesi del grillismo
Dalle scatolette
di tonno
all'elogio
del partitismo**

Mario Ajello

È la nemesi del grillismo. E racconta della trasformazione del più irriducibile combattenti anti-casta nei più affezionati tutori della stabilità del Palazzo (non dovevano aprirlo come una scatoletta di tonno?), della governabilità, del ministerialismo e delle larghe intese. Loro, che per ordine di Casaleggio padre sono nati e cresciuti nel culto delle anti-alleanze, adesso applaudono Grillo.

A pag. 5

Zanardi recupera



**Il miracolo Alex:
«Ora comunica
con i familiari»**

A pag. 14

Conte ter, l'ultima trattativa

►Renzi ritira le ministre Bonetti e Bellanova e apre la crisi: il premier prova ad andare avanti Oggi le dimissioni, poi l'ipotesi di un nuovo esecutivo con le stesse forze. Mattarella: risolvetevi in fretta

ROMA Come annunciato e promesso, Matteo Renzi apre la crisi facendo dimettere le due ministre di Iv. Lo strappo arriva un paio d'ore dopo un gesto di pacificazione, dettato dal Quirinale, di Giuseppe Conte. È innescata l'ira di Pd, M5S e dello stesso premier. Ora si tratta per il Conte-ter mentre il premier prova ad andare avanti. L'ipotesi di un nuovo esecutivo con le stesse forze. Mattarella: risolvetevi in fretta.

Acquaviti, Conti, Gentili e Pucci da pag. 2 a pag. 5

L'intervista

**Prodi: «Recovery, ci vuole un'Authority
Unità nazionale impossibile, troppe liti»**

Mario Ajello

«Il Recovery plan è migliorato e adesso serve a più presto una Authority che tenga i contatti con la Ue e con-



troli l'esecuzione del piano». Romano Prodi è comunque preoccupato per la situazione politica: «Difficile fare previsioni. Nessuno sembra avere una strategia chiara». A pag. 7

Corsa contro il tempo anche per i ristori

**Scostamento di bilancio in ritardo:
a rischio il blocco delle cartelle fiscali**

Andrea Bassi

La crisi politica complica il quadro e rende difficile l'azione. Sono stati approvati i nuovi



ristori per le categorie ma ora si rischia di non congelare nuovamente l'invio delle cartelle esattoriali sospese. Tentativo in extremis. A pag. 6

L'annuncio di Teresa sui social, la gioia del cantante: «Che forza»



La figlia di Jova: ho vinto il tumore

Jovanotti con la figlia Teresa, a destra la foto con cui annuncia la vittoria sul linfoma. Mangani a pag. 14

Il pasticcio Dpcm: la zona arancione spacca il weekend

►Il decreto verrà anticipato a domenica Lazio, la stretta in arrivo senza preavviso

ROMA Da domenica mezza Italia cambia colore. A dispetto della chiarezza chiesta dai cittadini, il governo avrebbe infatti deciso di far entrare in vigore i nuovi colori delle regioni a partire dal 17 gennaio. Domenica appunto, spaccando il fine settimana e ingenerando la solita confusione. Lazio, Umbria, Marche e Puglia diventerebbero arancioni, giallo l'Abruzzo, tra il giallo e l'arancione il Molise.

Evangelisti e Malfetano a pag. 7

**La campagna
sui vaccini frenata
dalla confusione**

Paolo Graldi

Meglio non girarci intorno: sarebbe un guaio incalcolabile se la campagna anti-Covid si trasformasse in un assurdo (...).

Continua a pag. 25

L'acqua più leggera d'Europa

consigliata a chi si vuole bene

Segui la leggerezza www.lauretana.com

	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	4,5
Levisima	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	313	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.

**ACQUARIO, UNITI
VERSO IL SUCCESSO**

Buongiorno, Acquario! Arriva nel segno la prima Luna del 2021, importante per affrontare le questioni domestiche, ancora sotto la pressione di Marte. Le decisioni devono essere prese insieme, perché l'unità fa la forza quando anche Urano è contro. Eliminate qualche ramo secco prima del 19, giorno d'inizio della vostra stagione, poi organizzate il party della fortuna. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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

il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 14 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



L'intervista: a Tonina la bici dell'ultimo trionfo

**Mamma Pantani:
«Vi racconto
i segreti di mio figlio»**

Arminio a pagina 15



Renzi apre la crisi, oggi Conte al Colle

Il premier: «Non cerco un'altra maggioranza». Ma l'ex rottamatore stacca la spina: «Regole democratiche violate, via le ministre»
Mattarella contrario al soccorso dei responsabili però l'ipotesi resiste. Virus, varati i nuovi divieti. Battaglia legale sulla scuola

Servizi

da pag. 3 a pag. 6

Il duello fra il premier e Renzi

**Uno scontro
fra due caratteri
E che caratteri**

Michele Brambilla

Qualcuno dice che la crisi, appena cominciata, è già finita. Conte ha lasciato intendere che con Renzi potrebbe ritrovare un accordo, e Renzi ha ricambiato sostenendo di non avere pregiudiziali personali contro il premier. Come finirà non lo sappiamo e al momento non lo possiamo sapere, perché i politici parlano come i medici scrivono le ricette, cioè non lasciano capire nulla, affinché ad intendere siano solo gli iniziati: i farmacisti nel caso dei medici, i frequentatori di corridoi nel caso dei politici. Più chiaro è invece come ci si sia arrivati, a questo punto. Comunque la si voglia rigirare, è soprattutto un duello fra due persone, quindi fra due caratteri. E che caratteri.

Continua a pagina 2

**TRUMP È SOTTO IMPEACHMENT E PREOCCUPA L'INSEDIAMENTO DI BIDEN
RISCHIO NUOVE RIVOLTE, LA GUARDIA NAZIONALE PRESIDIA IL CONGRESSO**



Picoli a pagina 19

Bivacco
dei militari Usa
sotto la statua
di Lincoln
a Capitol Hill

DALLE CITTÀ

**Bologna, Borgo Panigale
«Noi, sfrattati
dal tram»
L'ira di residenti
e commercianti**

Moroni in Cronaca

Bologna, rottura sul 2 agosto

**Strage, scontro
fra Procura
e Corte d'Assise**

Bianchi in Cronaca

Bologna, due nuove mostre

**Nino Migliori
racconta Morandi
e il Comunale**

Cumani in Cronaca



**La De Micheli chiedeva notizie al Viminale
Suarez, chat della ministra
«Si può accelerare?»**

Pontini a pagina 17



**Appello al genio di Tesla
Musk è il Drake del futuro
Investa nella Motor Valley**

Turrini a pagina 20

**PENSIERI COSTANTI?
SONNO DISTURBATO?
CATTIVO UMORE?**

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Nuovo farmaco con formula **Silexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (GDP) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo farmaco. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 06/09/2020.





IL SECOLO XIX

GIOVEDÌ 14 GENNAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXV - NUMERO 11, COMMA 20 / B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

COPPA ITALIA, GENOVA A TESTA ALTA LA JUVE VINCE 3-2 AI SUPPLEMENTARI

ARRICCHIELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 34 E 35



LA SELEZIONE AMERICA'S CUP Luna Rossa, è qui il futuro In gara le barche volanti

POZZO / PAGINA 37

INDICE

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

GLI SCENARI: DIMISSIONI, TRATTATIVA PER UN RIMPASTO, RICERCA DEI VOTI IN PARLAMENTO. MATTARELLA CHIEDE SOLUZIONI RAPIDE. IL CENTRODESTRA: LASCI SUBITO. MA I PARTITI SONO DIVISI SUL VOTO

Renzi apre la crisi, Conte in bilico

Annunciato il ritiro di Italia Viva dal governo. «Disposti al dialogo. Niente ribaltoni, ma per Palazzo Chigi ci sono più nomi»
Il premier: «Da lì grave responsabilità, avevo proposto un tavolo di legislatura». Pd e M5S lo blindano: no ad alternative

Il leader di Italia Viva, Matteo Renzi, ha aperto ufficialmente la crisi ritirando i ministri dal governo Conte e attaccando frontalmente il premier. «Siamo disposti al dialogo» ha spiegato Renzi - ma per Palazzo Chigi ci sono più nomi». Dura anche la replica di Conte: «Da Italia Viva grave responsabilità. Avevo proposto un tavolo di legislatura». Nel frattempo Pd e M5S provano a blindare il premier: «Non ad alternative». Gli scenari possibili prevedono ora le dimissioni, la trattativa per un rimpasto o la ricerca di nuovi voti in Parlamento. Il centrodestra chiede elezioni subito.

SERVIZI / PAGINE 2-6



Matteo Renzi, leader di Italia Viva, nel corso della conferenza stampa in cui ha comunicato il ritiro delle sue ministre. L'ESPRESSO

ROLLI



IL COMMENTO

MARCELLO SORGI

CIPUÒ SALVARE SOLTANTO IL QUIRINALE

anomala dall'inizio, la crisi di governo aperta da Renzi, si è confermata tale. Conte, anziché prendere atto dell'uscita di Iv e dimettersi al Quirinale, ha espresso "rammarico".

L'ARTICOLO / PAGINA 12

IL RETROSCENA

Federico Capurso

L'ipotesi delle elezioni scuote i Cinquestelle Grillo: «Governissimo»

I Cinquestelle sono divisi. Il voto è temuto. La trattativa con Renzi non è esclusa. Si difende Conte ma crescono le voci per la presidente della Consulta Cartabia.

L'ARTICOLO / PAGINA 4



ALLEANZA GIALLOROSSA, È FINITO IN RISSA L'ABBRACCIO TRA NEMICI

MARTINI / PAGINA 6

LA POLITICA LIGURE

Mario De Fazio

Toti vede le larghe intese «Poche ore per sapere» Pinotti: no a rivoluzioni

Il governatore ligure Toti, fondatore di Cambiamol, non esclude un governo di scopo. L'ex ministro Pinotti del Pd, ipotizza che la crisi possa portare a uno sbocco senza rivoluzioni.

L'ARTICOLO / PAGINA 8

EMERGENZA COVID

Nuovo decreto al via: viaggi tra le regioni vietati fino al 5 marzo

Paolo Russo

A crisi oramai aperta il governo approva il decreto legge che da lunedì metterà in fascia arancione più di mezza Italia con qualche pennellata di rosso, su Lombardia e Calabria a rischio di tornare in lockdown per tre settimane. Il provvedimento proroga lo stato di emergenza fino al 30 aprile, mentre le misure restrittive dureranno più del previsto: fino al 5 marzo. Per quasi due mesi quindi non si potranno varcare i confini della propria regione.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

La Liguria sul filo Il fattore Rt vira sull'arancione

Mario De Fazio

Entro fine mese arriverà in Liguria anche il vaccino Moderna, la cui distribuzione inizierà ad affiancarsi a quella di Pfizer BioNtech. Ma se la campagna vaccinale procede a ritmo spedito - ieri 3 mila dosi - oggi è atteso il confronto tra governatori ed esecutivo sulle regole del nuovo Dpcm e per la classificazione del rischio delle regioni per la prossima settimana, con la Liguria che resta sul filo tra la zona gialla e quella arancione.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

AURUM
OPERAZIONE PROTEZIONE PATRIMONIO ALTERNATIVA ALLA BANCA TRUST
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

Nella notte fra martedì e ieri in un carcere dell'Indiana, Stati Uniti, è stata eseguita la condanna a morte di Lisa Montgomery. Aveva 52 anni, era colpevole di aver strangolato Bobbie Jo Stinnet, 23 anni, di averle aperto il ventre con un coltello e portato via la figlia, che è sopravvissuta e oggi vive col padre. Di Lisa sappiamo poco: il baby sitter cominciò a violentarla a tre anni, il patrigno a undici, le botte erano il pane quotidiano. Secondo alcune perizie era inferma di mente, ma non se ne è tenuto conto. Donald J. Trump ha voluto lasciare un altro segno: era dal 1953 che una donna non finiva al patibolo per un reato federale, e storicamente le esecuzioni previste negli ultimi giorni di presidenza sono sospese per affidarle alla valutazione del presidente entrante. Trump ha fatto a suo modo, e a suo modo si è accomiato.

Una cosa grande

MATTIA FELTRI

Invece a modo nostro non abbiamo fatto noi. Ci si rende conto del momento, la pandemia, il recovery, l'urgenza di contattare Mastella, i social da aggiornare, Renzi che fa il matto, ma fra le voci di protesta, vane purtroppo, non s'è sentita quella del governo italiano. La moratoria universale della pena di morte è stata adottata dall'Onu e dall'Unione europea su spinta del Parlamento di Roma, e soprattutto su iniziativa di Nessuno tocchi Caino e della Comunità di Sant'Egidio, che trascinarono con sé Amnesty International, Papa Wojtyła, il Dalai Lama. Erano anni - a cavallo fra i due millenni - in cui la politica già ci sembrava meschina, ma avremmo la percezione che almeno la moralità fosse una cosa grande, una grande cosa italiana. Troppo grande, per quello che siamo oggi.

NUOVO BANCO METALLI
AFFIDATI AI PROFESSIONISTI DELL'ORO
VIA CORNICIANO 56/R 010.6501501
APERTI DA LUNEDÌ AL SABATO 9.00-19.00
WWW.BANCO-METALLI.COM

€ 2,50* in Italia — Giovedì 14 Gennaio 2021 — Anno 157°, Numero 13 — ilsol24ore.com

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

*Per vendita abbonata obbligatoriamente con il Fisco del Sole 24 Ore (Sole 24 Ore 2020 e 2021) o Fisco e Sole 24 Ore ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Fisco, in vendita separata.

Poster Italiane SpA, in A.P. - D.L. 365/2003 art. 1, c. 40/2003, art. 1, c. 1, D.C. Milano



SCARPA



THE ORIGINAL
MOJITO

SHOP ONLINE: SCARPA.NET



Legge di Bilancio/1
Per le aziende
sotto i 500 addetti
contratto
di espansione light

Enzo De Fusco
— a pagina 19

Legge di Bilancio/2
Compensazione
a due vie
per gli investimenti
di fine 2020

Luca Galani
— a pagina 20

FTSE MIB 22743,65 +0,43% | SPREAD BUND 10Y 110,60 +1,20 | €/S 1,2166 +0,04% | ORO FIXING 1858,85 +0,96% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 26-29

Renzi apre la crisi, Conte tenta il ter Tempi stretti per l'invio del Recovery

GOVERNO

Dimissioni delle ministre Iv
Renzi: niente pregiudiziali,
ma possibili altri premier

Mattarella: soluzioni rapide
Le incognite sul rilancio:
Piano alla Ue entro aprile

Edizione chiusa in redazione alle 22,45

La lunga giornata politica è finita come annunciato: fine del governo Conte bis. Non è bastata l'apertura del premier a un "patto di legislatura". Renzi ha annunciato le dimissioni delle ministre Iv dal governo. Si apre una crisi di governo non ancora ufficialmente formalizzata e dagli esiti chi ignora. Il leader di Iv non chiude la porta a un Conte-ter ed esclude il voto. Appello del capo dello Stato Mattarella: uscire velocemente dall'incertezza. Resta da vedere che impatto avrà questa crisi sul timing del Recovery

plan: il 30 aprile è il termine ultimo per presentare il piano alla Ue. La corsa contro il tempo è cominciata. L'esito è dir poco incerto: il Recovery plan approderà a breve in commissione alla Camera, con l'obiettivo di arrivare in Aula a metà febbraio; ma dalle audizioni e dal confronto con i partiti arriveranno non poche proposte di modifica, e manca ancora il confronto con le parti sociali. E la partita è cominciata solo per il documento centrale: i documenti collaterali o integrativi sono della stessa importanza. — pagina 2-3

I DOSSIER APERTI

RILANCIO

Al piano per la Ue
manca ancora
la cabina di regia

OCCUPAZIONE

Sul lavoro pesa
la fine del blocco
dei licenziamenti

WELFARE

Pensioni
da riformare,
finita Quota 100

— a pagina 2

Fisco, per 34 milioni di cartelle nuova tregua per due mesi

SOLUZIONE PONTE

Nuova sospensione delle cartelle fino al 31 marzo. Con l'ipotesi di un'ulteriore finestra al 30 aprile legata all'evoluzione della crisi sanitaria. La soluzione ponte allo studio del governo per disinnescare l'impatto su contribuenti, imprese e uffici finanziari dell'invio di 34 milioni di cartelle, oltre 16 milioni di accertamenti e liquidazioni delle dichiarazioni. — a pagina 4

**16
per cento**

è la percentuale del calo dei procedimenti risolti a causa del Covid

**Giustizia
Liti fiscali:
aumentano
i fascicoli
in Cassazione**

— a pagina 13

RECOVERY PLAN

SCOMPARSA
LA PARITÀ
DI GENERE

di **Fiorella Kistoris**

La parità di genere nel mercato del lavoro sembra uscita dal radar del Piano nazionale di ripresa e resilienza approvato dal Consiglio dei ministri (Pnrr), salvo come formula di rito. — Continua a pagina 16

DOPO FGA-PSA

QUALE FUTURO
PER LA TORINO
POST FUSIONE

di **Valerio Castronovo**

La si considerava, Torino, e ormai da tempo, diciamo fin dagli anni Novanta. In seguito all'epilogo del fordismo e ai primi sviluppi della globalizzazione, una città sul viale del tramonto. — Continua a pagina 16

Data

**MIGLIORARE
LA VOSTRA
CYBER
SECURITY**

Protection

DA OGGI QUESTO È UN NOSTRO **Impegno**



IL GRUPPO IMQ, TRA I LEADER IN EUROPA NELLA VERIFICA DELLA CONFORMITÀ, CRITICA E ACQUISIZIONE DI NUOVE SOCIETÀ DI SERVIZI NEL SETTORE DELLA CYBER SECURITY E DELLA SOFTWARE SECURITY BY DESIGN.



TOGETHER TOWARD EXCELLENCE

imgroup.eu

VIA LIBERA DEL TAR DELLA REGIONE LAZIO



Economia circolare. Sono 16 in Italia gli impianti autorizzati a usare combustibili alternativi ai pet coke fossile

Cementerie, rifiuti riciclati come energia

— a pagina 9

Barnier: «Brexit? Bene l'accordo ma è una sconfitta per tutti»

L'INTERVISTA

MICHEL BARNIER



«Non è solo un divorzio. È un indebolimento per entrambe le parti»

«Brexit? Nonostante l'accordo, abbiamo perso un po' tutti». Michel Barnier, il capo negoziatore dell'Unione europea nella lunga ed estenuante trattativa per raggiungere con Londra un accordo sulla Brexit, racconta in un'intervista i quattro anni di tiro alla fune con il Regno Unito. Prima per raggiungere l'intesa di divorzio, poi quella, in extremis, di dicembre sul commercio. L'opponente francese è convinto che Brexit sia una perdita netta per tutti. «Non è solo un divorzio. È un indebolimento per entrambe le parti». — a pagina 7

RISIKO DEI MERCATI

**Il sì della Ue
alla fusione
Lse-Refinitiv
sblocca il deal
Euronext-
Borsa italiana**

— a pagina 13

IL GIGANTE MALATO E LO STOP ALLA RIFORMA AGRARIA

**Pandemia,
recessione,
proteste:
per l'India
l'anno più duro**

I Covid-19 (già oltre 10 milioni i contagi) condanna l'India a una delle recessioni più marcate tra i Paesi emergenti e pone nuovi ostacoli sull'accidentato percorso di riforme del premier Narendra Modi, costretto a incassare lo stop alla liberalizzazione dell'economia rurale, dopo mesi di proteste in tutto il Paese. — a pagina 18



Grazie ai sanitari. Murali a Mumbai

PANORAMA

IL DECRETO ANTI COVID

**Nuova stretta
fino al 5 marzo
Da domenica
12 regioni arancioni**

Il Governo ha varato una nuova lunga stretta nazionale estendendo le restrizioni sperimentate durante la fase fino al 5 marzo e prorogando lo stato d'emergenza al 30 aprile. Un nuovo mini-lockdown deciso per decreto legge che si aggiunge alla divisione in fasce (rossa, arancione e gialla) che sarà più rigorosa nelle Regioni già dai prossimi giorni. — a pagina 6

IL CONTATORE DEI VACCINI IN ITALIA



L'ASSALTO AL CONGRESSO

**Usa, la Camera approva
l'impeachment per Trump**

Con una procedura lampo la Camera Usa ha approvato la mozione di impeachment contro Trump per incitamento all'insurrezione e accusa di aver incoraggiato l'assalto al Congresso per impedire la certificazione della vittoria di Biden. — a pagina 17



INCENTIVI E MOBILITÀ

**Ultima finestra
per accedere
al bonus bici 2020
Boom per l'e-bike**

— a pagina 8

ASSICURAZIONI

**Generali, svolta di Donnet:
riorganizza il management**

Il ceo di Generali Donnet lavora a una riorganizzazione delle prime linee del management, per rendere più efficaci le strategie in uno scenario mutato dal Covid. In particolare, possibile passo indietro del general manager De Courtais e del cfo Ryan. — a pagina 14

GIUSTIZIA

**Zamperla reagisce alla crisi
con robotica e nuovo ceo**

Nuovo Ceo per Zamperla, player mondiale nel mercato delle attrazioni per i parchi di divertimento. È Antonio Zamperla jr, nipote e omonimo del fondatore e figlio del presidente, Alberto Zamperla. In vista anche nuove soluzioni tecnologiche. — a pagina 10

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI
PER L'INNOVAZIONE

Tecnologie ultra
innovative, l'Italia
gioca la partita

— a pagina 24



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 14 gennaio 2021
Anno LXXVII - Numero 13 - € 1,20
S. Felice da Nola

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

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

Matteo Renzi è stato di parola, dimette le ministre di Iv. Il premier fa orecchie da mercante e non apre la crisi

BENFATTO

Viva la spallata Italiani nei guai Conte ha fallito
a questi incapaci ma loro litigano ora torni a casa

DI FRANCO BECHIS

Matteo Renzi è stato di parola. Non avendo avuto alcuna risposta vera su tutte le osservazioni fatte sui contenuti e lo stile di governo di Giuseppe Conte ha ritirato dal governo la delegazione di Italia Viva. Ha dimostrato quindi ieri di non avere fatto tutto questo can can per strappare un posto da ministro in più per Maria Elena Boschi o altri. Non sappiamo cosa accadrà nei prossimi giorni, e molto dipenderà dalle scelte che farà il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. (...)

Segue a pagina 3

DI FRANCESCO STORACE

Il stressapopolo. Sono quelli che stanno mettendo a dura prova le corone degli italiani. Stenta a capire quello che succede in queste ore chi mastica politichese. Ma Giuseppe Conte sa bene che cosa accade e perché. È lui che ha indirizzato Matteo Renzi verso la rottura, anche se il premier conserva un'efficace macchina di comunicazione. Perché la domanda prevalente sembra essere la solita: come si fa a votare in piena pandemia? E poi il ritornello, «Conte che brava persona e Renzi è il solito bandito». (...)

Segue a pagina 2

DI LUIGI BISIGNANI

Caro direttore, si può scrivere finalmente a chiare lettere, quello che tutti i leader, da Zingaretti a Di Maio, dicono sottovoce e cioè che il Premier Conte è incapace di svolgere la funzione di Presidente del Consiglio? Si può dire quello che tutti pensano, dal Quirinale alla Corte dei Conti, che mai nella sua storia, Palazzo Chigi, ha vissuto un'incomunicabilità tra i Ministri come quella attuale? Che mai i Ministri della Repubblica sono stati così distanti tra loro (...)

Segue a pagina 4

Il Tempo di Osho



"Se rimediano 'n par de senatori responsabili pure pe st'amico mio?"

"Ma dai n c'è bisogno, chiedo a Mastella."

Nel Lazio pronto soccorso in codice rosso
Allarme in dodici Regioni
Nuove regole anti-Covid

Gasbarri e Sbraga alle pagine 9 e 17

Intervista alla rettrice della Sapienza
«Non è colpa degli atenei se abbiamo pochi medici»

Conti a pagina 15

Il Senato salva Trump dal processo

Bruni a pagina 11

la S TORACIATA

Governo Conte alla ricerca di qualche ministro che st'offre...

PREMIATA LA QUALITÀ TOTALE

BELISARIO

belisario.it www.facebook.com/cantina/belisario

Il diario
di Maurizio Costanzo

Quelli che vengono definiti gli scherzi della natura. È notorio che la giraffa sia famosa da sempre per la sua altezza, per le zampe altissime e per un collo che si allunga a proprio piacere. Ebbene, in due paesi dell'Africa, sono state individuate due giraffe nane. Per nane si intende poco più alte di un cavallo che, per una giraffa, è uno gnometto. Non so perché, ma so che la natura ci fa queste sorprese. Voglio aggiungere che gli scimpanzé sono veramente nostri parenti stretti, non a caso nello zoo di San Diego, in California, due scimpanzé sono risultati positivi al covid.

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce **LAILA**

Nuovo farmaco con formula **Silexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Giovedì 14 Gennaio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 10 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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

€2,00



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Superbonus e cessione del credito negati a chi non ha redditi

Poggiani a pag. 27

RECOVERY FUND

Alle imprese 19 miliardi per lanciare l'innovazione 4.0

Chiarelli a pag. 23

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Recovery fund - Il Piano nazionale di ripresa e resilienza

Black list evasori - La sentenza della Corte europea dei diritti dell'uomo

IO ONLINE Registro revisori - Il decreto ministeriale con il nuovo contributo annuale

Le vaccinazioni anti Covid in Germania proseguono più lentamente che in Italia, un vero disastro organizzativo

Tino Oldani a pagina 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Il decreto Ristori

Disponibile anche sul sito www.italiaoggi.com

Cartelle, da lunedì si riparte

Pronti per essere spediti 34 milioni di atti fiscali. Gli invii saranno scaglionati in blocchi, in attesa di eventuali modifiche normative previste nel decreto Ristori 5

Da lunedì 18 gennaio pronte a essere spedite 34 milioni di cartelle. Gli invii, come ha lasciato intendere il direttore delle Entrate Ernesto Maria Ruffini, saranno scaglionati, a blocchi, in attesa anche di conoscere le novità normative legate a un nuovo più strutturato intervento di rottamazione delle cartelle notificate tra il 2016 e il 2020, che dovrebbe essere inserito nel decreto legge Ristori 5.

Bartelli a pag. 26

NON ASPETTA IL GOVERNO

La Toscana riapre le scuole grazie a trasporti, turni e tamponi a raffica

Valentini a pag. 8

Rossi: la riforma del fisco è l'ennesimo aggiustamento per rinviare il problema

IL RITIRO

«Sul fronte del fisco quello che si intravede nel PNRR non è una riforma ma l'ennesimo aggiustamento che serve solo a rinviare il problema. Non è certo quello che serve a lavoratori e imprese». Nicola Rossi, economista, ex parlamentare Pd, per anni alla guida dell'Istituto Bruno Leoni, analizza con ItaliaOggi il Piano nazionale di ripresa e resilienza approvato dal consiglio dei ministri. E aggiunge: «Molti dei compiti che dovrebbero essere svolti nella fase di esecuzione del PNRR coincidono con i compiti che dovrebbe da tempo svolgere il Dipartimento per le Politiche di Coesione, la cui performance finora è stata deludente».

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

In Italia, specie negli enti pubblici, vale il principio di «armatori e partite». I pubblici amministratori infatti preferiscono di gran lunga i talk show alle sessioni di lavoro con gli esperti per trovare delle soluzioni pratiche e applicabili che possano servire concretamente alla gente. In quest'ultimo mese politici, virologi e funzionari hanno giocato a biglie sulla possibilità e convenienza di aprire o no le scuole. Il presidente della Regione Toscana, il pd Eugenio Giani, come ben spiega Carlo Valentini a pag. 8, ha deciso di riaprire le scuole. Ma non ha fatto una scommessa bensì costruito un programma fatto di tante cose studiate meticolosamente: più mezzi pubblici, limiti di affollamento, personale di sorveglianza, griglie di accesso alle scuole. Nessuno, compreso il presidente Giani, sa se il programma funzionerà. Ma è stato studiato perché funzioni. Chiapera!

ARRIVA DOVE HAI SEMPRE SOGNATO.

Aim for more

Master Part Time, Full Time e Online in 12 aree di business adatte ad ogni esigenza.

24 ORE business school

Entra in 24ORE Business School

24orebs.com

Con «Il mensile anti-Covid» a € 9,00 in più; Con «L'Alto delle Rusche Leader 2020» a € 2,00 in più; Con «Il decreto ristori» a € 5,00 in più

LA NAZIONE

GIOVEDÌ 14 gennaio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Nel Pratese, con l'aiuto delle maestre

Gli alunni imparano il linguaggio dei segni per il compagno sordo

Bini e commento di Fachin a pagina 16



Fiorentina

Coppa amara Viola beffati in extremis

Galli, Giorgetti e Marchini nel Qs



Renzi apre la crisi, oggi Conte al Colle

Il premier: «Non cerco un'altra maggioranza». Ma l'ex rottamatore stacca la spina: «Regole democratiche violate, via le ministre»
Mattarella contrario al soccorso dei responsabili però l'ipotesi resiste. Virus, varati i nuovi divieti. Battaglia legale sulla scuola

Servizi
da pag. 3 a pag. 6

Il duello fra il premier e Renzi

Uno scontro fra due caratteri E che caratteri

Michele Brambilla

Qualcuno dice che la crisi, appena cominciata, è già finita. Conte ha lasciato intendere che con Renzi potrebbe ritrovare un accordo, e Renzi ha ricambiato sostenendo di non avere pregiudizi personali contro il premier. Come finirà non lo sappiamo e al momento non lo possiamo sapere, perché i politici parlano come i medici scrivono le ricette, cioè non lasciano capire nulla, affinché ad intendere siano solo gli iniziati: i farmacisti nel caso dei medici, i frequentatori di corridoi nel caso dei politici. Più chiaro è invece come ci si sia arrivati, a questo punto. Comunque la si voglia rigirare, è soprattutto un duello fra due persone, quindi fra due caratteri. E che caratteri.

Continua a pagina 2

**TRUMP È SOTTO IMPEACHMENT E PREOCCUPA L'INSEDIAMENTO DI BIDEN
RISCHIO NUOVE RIVOLTE, LA GUARDIA NAZIONALE PRESIDIA IL CONGRESSO**



Picchi a pagina 19

Bivacco dei militari Usa sotto la statua di Lincoln a Capitol Hill

DALLE CITTÀ

Firenze

Nessuno sorride per i ristori «Solo spiccioli»

Pieraccini in Cronaca

Firenze

Scoppia la protesta dei ristoratori «Apriamo a cena»

Conte in Cronaca

Firenze

Uffizi da mangiare I grandi chef interpretano i capolavori d'arte

Mugnaini in Cronaca



La De Micheli chiedeva notizie al Viminale

Suarez, chat della ministra «Si può accelerare?»

Pontini a pagina 17



Appello al genio di Tesla

Musk è il Drake del futuro Investa nella Motor Valley

Turrini a pagina 20

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

Nuovo farmaco con formula **Silexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista. Evitare il suo consumo. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico con operatori sanitari qualificati. Aut. Min. 00/00/2020.



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 46 - N° 11

Giovedì 14 gennaio 2021

In Italia € 1,50

Lo strappo di Renzi

Il leader di Italia Viva ignora l'ultima apertura di Conte e fa dimettere le ministre. Il premier: "Grave danno per il Paese". Ora prende tempo per cercare i "responsabili". La rabbia del Pd: "Matteo vuole distruggerci". Mattarella: uscire dall'incertezza
Virus, il Tar boccia la Lombardia: i ragazzi devono tornare a scuola

Il punto

È finita una stagione

di Stefano Folli

Nel momento in cui ha infine annunciato che Italia Viva lascia il governo, Renzi ha anche spiegato le ragioni di fondo di questa scelta. Ragioni che si possono sintetizzare così: Conte è inadeguato a guidare l'Italia in una fase cruciale.

● a pagina 27

Il personaggio

Il giocatore solitario

di Sebastiano Messina

Sembrava un esperto pokerista, Matteo Renzi, mentre chiudeva aprendo e apriva chiudendo. Mentre metteva sul tavolo le dimissioni di due ministre, riuscendo tuttavia a non scoprire le sue carte.

● a pagina 7

Matteo Renzi annuncia le dimissioni delle due ministre di Italia Viva, Bellanova e Bonetti, e apre la crisi di governo. Il premier Giuseppe Conte: «Grave responsabilità, un notevole danno per il Paese». Il Pd: «Errore gravissimo contro l'Italia». Intanto, in Lombardia il Tar boccia la didattica a distanza.

I servizi ● da pagina 2 a pagina 11

L'altra emergenza

Il nuovo lavoro senza una regia

di Boeri e Perotti

La politica del lavoro del governo Conte II e le richieste delle parti sociali sono ancorate a una visione tutta all'indietro del futuro del lavoro. Si tratta di prendere tempo, continuare a congelare i licenziamenti, rifinanziare la cassa integrazione, finché saremo tutti vaccinati.

● a pagina 26

L'editoriale

Noi, fratelli in terre sconosciute

di Eugenio Scalfari

La situazione politica non è un granché, anzi è dovunque abbastanza malmessa in Europa, negli Stati Uniti, in Cina e, purtroppo per noi, lo è abbastanza anche in Italia. Abbastanza perché finora con il governo di Giuseppe Conte il nostro Paese era andato benino. Certamente non benone ma un benino per noi è già un risultato discreto che ci consente anche di avere una qualche presenza interessante in Europa. Più di questo sarebbe difficile ma finora sembrava che il peggio fosse da escludere. Adesso peggio e meglio si alternano e l'autore di questa alternanza è ancora una volta Matteo Renzi.

● continua a pagina 27

In Calabria il più grande processo di sempre alle cosche



▲ Lamezia Terme L'aula bunker del maxiprocesso Rinascita Scott

VALERIA FERRARO/DOXA IMAGES/AGF

58 pentiti portano la 'ndrangheta alla sbarra

di Alessia Candito con un commento di Federico Varese ● a pagina 19

Ma per i dem può essere un boomerang

Trump, secondo impeachment. Non era mai accaduto

di Charles A. Kupchan

Il presidente Donald Trump merita pienamente di essere rimosso dal suo incarico. Agevolare e favorire il violento e mortale assedio del Campidoglio degli Stati Uniti costituisce una violazione del giuramento da lui prestato al momento di accedere alla Casa Bianca.

● alle pagine 12 e 13 con articoli di Lombardi Menichini e Rampini



Domani
Sul Venerdì omaggio al profeta Orwell



45 anni di Repubblica

Il sogno di Eugenio in un docufilm

di Simonetta Fiori ● a pagina 29



La fantastoria di un accordo sfiorato

di Antonio Gnoli e Francesco Merlo ● alle pagine 30 e 31

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: publicit@amanzoni.it

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Croazia € 2,21 - Svizzera Italiana CHF 3,50
- Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

Con libro "Caro Augias"

€ 10,40

N2

Zanardi La moglie: passi avanti ci ha parlato, ma la strada è lunga

NICCOLÒ ZANCAN - P. 14

Jovanotti "Pazzesca mia figlia è riuscita a battere il linfoma"

PIERO NIGRI E IL COMMENTO DI FEDERICO TADDEA - P. 13



Tennis Speciale Atp Finals a Torino la sfida tra i migliori del mondo

L'INSERTO ALL'INTERNO DEL GIORNALE



LA STAMPA

GIOVEDÌ 14 GENNAIO 2021

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

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.13 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

ITALIA VIVA ESCE DAL GOVERNO: SI DIMETTONO LE MINISTRE BONETTI E BELLANOVA, MENTRE LA CURVA DEL CONTAGIO SI IMPENNA. SALVINI: SE NE VADANO

Renzi apre la crisi, Conte in zona rossa

Il presidente del Consiglio: grave danno per l'Italia. La rabbia di Zingaretti: è un atto incomprensibile con 500 vittime al giorno

L'ANALISI

SULLA PELLE DEL PAESE

MARIO DEAGLIO

Un tempo andava di moda immaginare i politici chiusi nei palazzi di governo, al riparo dalle dure realtà della vita. Oggi si può forse concludere che stanno lasciando i palazzi per salire su astronavi e ruotare a migliaia di chilometri dalla superficie terrestre in modo da poter osservare ciò che sta succedendo nel mondo, e in Italia in particolare, nutrendosi di notizie da loro stessi alimentate in un grande gioco mediatico di dichiarazioni e contro-dichiarazioni. Senza il fastidio della realtà di tutti i giorni. Non c'è infatti quasi alcun rapporto tra la "crisi" che ha avvolto la politica italiana e le "crisi" di milioni di cittadini in attesa di provvedimenti che effettivamente stanzino i "ristori" con cui sono costretti a vivere, oppure prendano in mano il problema della scadenza, a fine marzo, dei divieti di licenziamento. Oppure ancora che dicano una parola chiara su argomenti appena abbozzati come il piano vaccinale o il ritorno a una didattica efficiente.

Abbiamo imparato in duri mesi di Coronavirus che oggi il compito della classe politica, consiste principalmente nel trovare un equilibrio ragionevole, da gestire giorno per giorno, settimana dopo settimana, tra le esigenze variabili della lotta alla pandemia e quelle, altrettanto o forse ancora più variabili del sostegno all'economia. Tutto questo sembra dimenticato nella fretta di imbarcarsi sull'astronave per guardare il mondo da lontano.

CONTINUA A PAGINA 23



IL PREMIER

"Non lascio, con quello non tratto"

ILARIO LOMBARDO

Mancano una decina di minuti al Cdm fissato per le 20,30, e Conte appare disteso e deciso. Deciso ad andare comunque in Parlamento, a non dimettersi subito, e a evitare di farsi trascinare in una crisi al buio da Renzi. Chi lo conosce però sa che sta trattenendo l'irritazione scatenata dalle parole del senatore di Firenze. - P. 3



IL ROTTAMATORE

"Il re è nudo, magari arriva Draghi"

AMEDEO LA MATTINA

Ora il re è nudo, dice a un certo punto della conferenza stampa nella saletta dei gruppi alla Camera. Matteo Renzi non lo chiarisce a microfoni accesi, ma è il messaggio è chiaro: il premier si deve dimettere, poi si vedrà cosa succede. A quel punto, è la spiegazione che dà ai suoi, tutto può accadere. - P. 2

IL COMMENTO

UNO SCONTRO CON POCHIE VIE DI USCITA

ORA PUÒ SALVARCI SOLO IL QUIRINALE

MARCELLO SORGI

Amala fin dall'inizio, la crisi di governo aperta formalmente da Renzi, con le dimissioni delle ministre Bellanova e Bonetti e del sottosegretario Scalfarotto, si è confermata tale. Conte infatti, anziché prendere atto dell'uscita di Italia viva dalla maggioranza e andare a dimettersi al Quirinale, ha espresso "rammarico". - P. 23

IL PERSONAGGIO

METAMORFOSI DEL FONDATORE DEL MSS

DA GRILLO PARLANTE A BEPPE L'INCUCISTA

MASSIMILIANO PANARARI

Buio fitto sul governo, con l'azzardo di Matteo Renzi che lancia la palla nella "metà campo" giallorossa. Dove, dalle parti del Movimento 5 Stelle, si susseguono ovviamente dichiarazioni tv e tweet durissimi contro lo strappo di Italia Viva, il "partner" sicuramente più distante e meno amato della coalizione. - P. 23

LE PAGELLE

I LEADER E I GIUDIZI SULLA SCENEGGIATA

VINCITORI E VINTI DELLA PAZZA CRISI

FEDERICO GEREMICCA

Il colpo di scena dove porterà Renzi? È l'ira del Pd? Conte in queste ore dovrà fare la prima mossa, e Mattarella guarda dal Quirinale l'evolversi della situazione, pronto a entrare in campo nel ruolo di arbitro. E i grillini, reduci dai lunghi tormenti interni, che faranno? Ecco le pagelle dei leader nella crisi. - P. 7

L'INTERVISTA

IL FILOSOFO. IL PD NON ESISTE, ASSISTE

Cacciari: due Mattei e uno stesso Papeete ma il premier resterà

ANDREA MALAGUTI

«A prete la crisi a pandemia in corso è irresponsabile. Ma non torneremo a votare perché Mattarella non lo permetterà. E non penso che avremo un premier diverso da Conte». A Massimo Cacciari l'opera più triste che buffa, andata in scena nei sacri palazzi romani, non è piaciuta. - P. 6

L'EMERGENZA COVID

NEI BAR NIENTE ASPORTO DOPO LE 18

Spostamenti fra regioni vietati fino al 5 marzo Superati 80 mila morti

ABBURRÀ RUSSO - PP. 10-11

BUONGIORNO

Una cosa grande

MATTIA FELTRI

miato. Invece a modo nostro non abbiamo fatto noi. Ci si rende conto del momento, la pandemia, il Recovery, l'urgenza di contattare Mastella, i social da aggiornare, Renzi che fa il matto, ma fra le voci di protesta, vane purtroppo, non s'è sentita quella del governo italiano. La moratoria universale della pena di morte è stata adottata dall'Onu e dall'Unione europea su spinta del Parlamento di Roma, e soprattutto su iniziativa di Nessuno tocchi Caino e della Comunità di Sant'Egidio, che trascinano con sé Amnesty International, Pape Wojtyła, il Dalai Lama. Erano anni - a cavallo fra i due millenni - in cui la politica già ci sembrava meschina, ma avevamo la percezione che almeno la moratoria fosse una cosa grande, una grande cosa italiana. Tropic grande, per quello che siamo oggi. -





BORSA +0,43% 1€ = \$1,2166

BORSE ESTERE	Indice	Var.
Dow Jones	31.153	▲
Nasdaq	13.181	▲
S&P 500	3.817	▲
Nikkei	28.457	▲
Francfort	13.940	▲
Zurigo	10.847	▲
Londra	6.748	▲
Parigi	6.693	▲
VALUTE		
Euro-Dollaro	1,2166	▲
Euro-Sterlina	0,8500	▼
Euro-Yen	126,44	▼
Euro-Fr.Sv.	1,0812	▲
Euro-Yuan	7,8718	▲
RENDIMENTI		
Stp. 10 Y.	0,0000	▼
Bund 10 Y.	-0,0000	▼
FUTURE		
Euro-Btp	100,88	▼
Euro-Bund	175,24	▲
Fluo Mib	22,500	▲

Fca con l'americana Archer per mini-elicotteri da usare come taxi volanti

La startup avrà accesso ai fornitori per abbattere i costi. Intanto il 29 gennaio il Lingotto pagherà la cedola da 2,9 miliardi

Bertolino a pagina 8



Douglas studia il taglio di 100 store in Italia

Il gruppo di profumerie controllate da Cvc razionalizza il retail

Palazzi in MFF

Anno XXXIII n. 003

Giovedì 14 Gennaio 2021

€2,00 *Classificatori*



Con MF Magazine for iPad n. 105 a €2,00 (€1,50 + €0,50). Con MF Magazine for Kindle n. 11 a €2,00 (€1,50 + €0,50). Con MF Magazine sulla Google Play n. 105 a €2,00 (€1,50 + €0,50). Spedite in A.P. art. 1 c.11, 4804/2005 abb. - IAT 140 - Dst. 4/2017/Parma F234

CHI GUIDA DAVVERO CONTE PERDE I VOTI DI RENZI, MA C'È LA RETE DI PROTEZIONE DELLA BCE

Per fortuna governa Lagarde

L'Italia resta senza esecutivo: può però contare sugli acquisti Eurotower del suo debito. La politica guarda a Mattarella, come soluzione spunta Franceschini. Il rebus Draghi. Il mondo reale intanto conta i morti da Covid-19 e le banche temono per i loro bilanci

LA BORSA SALE E LO SPREAD SCENDE: IL MERCATO SNOBBA IL PASTICCIO SUL GOVERNO



GENERALI ESCE DE COURTOIS

Il centrodestra lancia l'allarme: un piano francese sulla finanza italiana

LO CHIEDE LA UE

Modello Lufthansa per la nuova Alitalia

TITOLO DECENNALE

Mediobanca emette covered bond a tasso negativo: è il primo di un istituto italiano



**LA TUA AZIENDA È IN DIFFICOLTÀ?
RISOLVI LE EMERGENZE
CON IL TEMPORARY MANAGER!**

Studio Temporary Manager S.p.A., è al fianco delle aziende e degli imprenditori in difficoltà. I professionisti esperti e molto concreti, intervengono in contesti di emergenza con autorevolezza e profonda conoscenza dei necessari strumenti operativi e giuridici.

Studio Temporary Manager si occupa in particolare di:

- Corporate turnaround
- Riorganizzazione e ristrutturazione produttiva
- Passaggi generazionali & governance aziendale
- Piani di emergenza e continuità aziendale
- Finanza agevolata, moratorie e credito d'imposta
- M&A, capital advising e ricerca partner industriali/finanziari
- Sviluppo commerciale ed Export
- Ricerca & Selezione con Autorizzazione Ministeriale



www.temporarymanager.info

Centro Direzionale E33 - Verona Est - Tel. +39 0458012986
studio@temporarymanager.info - studio@pec.temporarymanager.info

Porti: tasse Ue, Assoportì avvia ricorsi con il governo

Rossi "L'unità del cluster portuale segnale di azione forte"

(ANSA) - GENOVA, 13 GEN - **Assoportì** fa un passo avanti dopo che l'assemblea ha dato pieno sostegno al ricorso alla Corte di Giustizia preannunciato dalla ministra Paola De Micheli contro la tassazione dei porti chiesta da Bruxelles. L'associazione dei porti italiani ha deciso di procedere con i ricorsi "ad adiuvandum" sia da parte di ciascuna singola Autorità portuale che dalla stessa **Assoportì** e ha inviato alla De Micheli una nota per esporre le azioni che intende intraprendere annunciando che i presidenti Massimo Deiana e Ugo Patroni Griffi sono delegati a seguire questa fase per assicurare il coordinamento con gli uffici del ministero. "L'unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee - dice il presidente di **Assoportì** Daniele Rossi -. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti". (ANSA).

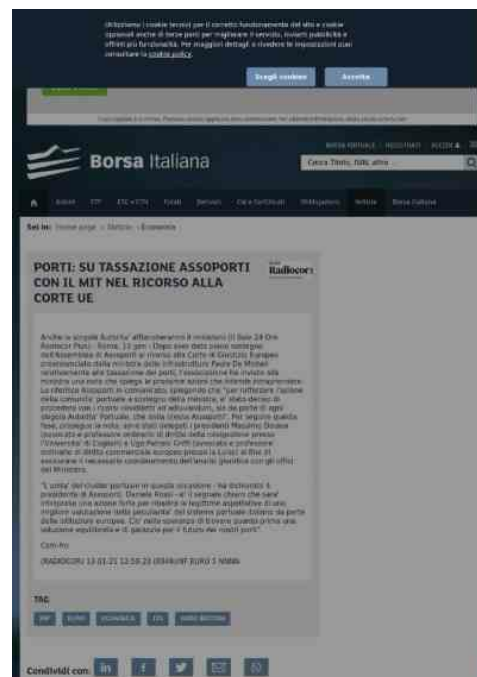


Borsa Italiana

Primo Piano

Porti: su tassazione Assoporti con il Mit nel ricorso alla Corte Ue

Anche le singole Autorita' affiancheranno il ministero (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 13 gen - Dopo aver dato pieno sostegno dell'Assemblea di **Assoporti** al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, l'associazione ha inviato alla ministra una nota che spiega le prossime azioni che intende intraprendere. Lo riferisce **Assoporti** in comunicato, spiegando che "per rafforzare l'azione della comunita' portuale a sostegno della ministra, e' stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorita' Portuale, che dalla stessa **Assoporti**". Per seguire questa fase, prosegue la nota, sono stati delegati i presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l'Universita' di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la Luiss) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell'analisi giuridica con gli uffici del Ministero. "L'unita' del cluster portuale in questa occasione - ha dichiarato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi - e' il segnale chiaro che sara' intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarita' del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Cio' nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti". Com-fro (RADIOCOR) 13-01-21 12:59:23 (0348)INF,EURO 5 NNNN



Tassazione porti- Corsini: «Il ricorso è per affermare la nostra identità in Europa»

LIVORNO Tassazione porti e governance portuale - Sul ricorso alla Corte di Giustizia Europea la posizione unitaria dei porti italiani, presa in seno all'Assemblea di **Assoporti**, rafforza l'azione della ministra alle Infrastrutture De Micheli in cui il Governo ha ritenuto di difendere il modello italiano di gestione dei porti che si basa sullo Stato. **Assoporti** in assemblea ha pertanto deciso di procedere con i ricorsi sia da parte di ogni singola Autorità di Sistema Portuale che, da **Assoporti** stessa. Il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, sentito da Corriere marittimo entra nel merito della discussione. «Non si può venir meno alla posizione che avevamo preso da tempo di difendere il nostro sistema di gestione, con la Comunità Europea non si può prescindere dal fatto che ci sono sistemi di Paesi differenti, riportare ad un unicum è velleitario. Un ricorso di **Assoporti** alla fine è lo stesso tecnicismo consigliato dagli esperti di settore, Massimo Deiana e Ugo Patroni Griffi. Ricorrere per sostenere le nostre tesi dal contraddittorio vedremo che cosa emerge. Nel frattempo ritengo che il dibattito sulla governance debba andare avanti e analizzare le questioni in relazione anche a modelli esterni, non si può trascurare il fatto che il mondo cambi. Nei nostri porti abbiamo interlocutori possenti, cartelli di navigazione, fondi internazionali, il modello di governance non può essere quello delle monadi che agiscono separatamente e devono avere una potenza di fuoco per essere interlocutori di soggetti rilevanti». Corsini, lo Stato Italiano deve essere pronto a qualsiasi sentenza da parte della Corte dei Conti? «Pensiamo che la sentenza debba essere a favore, però bisogna approfondire il dibattito sul modello di governance, non è detto che questo modello italiano, non possa avere vantaggi con delle evoluzioni». Come procederete con **Assoporti**? «Individueremo uno studio legale specializzato, sono pochi, che farà il lavoro per tutte le Autorità di Sistema Portuale, con il coordinamento dei nostri esperti di settore: Massimo Deiana e Ugo Patroni Griffi». Il ministero come procederà? «In primis farà riferimento all'avvocatura di Stato che difenderà il ministero in sede europea, questo è lo schema». Cosa è emerso durante l'Assemblea di **Assoporti**? «Comincia un percorso, avrà una certa lunghezza e i termini per l'inizio sono a febbraio. La nota della Comunità Europea dice che dal 1 gennaio 2022 dovremmo prendere le misure. Abbiamo deciso tutti insieme di seguire questa la strada, al momento bisogna difendere la nostra posizione da una visione che non può essere condivisa tout court, perchè è una visione che metterebbe in crisi una struttura pluridecennale dell'economia portuale e alla quale non possiamo aderire senza avere un riconoscimento di questa diversità». I modelli portuali italiani come si assimilano ai modelli europei? «Noi siamo una piattaforma con 15 Autorità di Sistema portuale e 54 porti, una distribuzione territoriale capillare dei porti. Ci scontriamo con una visione di porti-nazione e con diversi modelli economici nazionali. Bisogna che sia riconosciuta la nostra diversità, evitare che tutti siano trattati allo stesso modo». In caso di inadempienza si potrebbe incorrere in una procedura di infrazione con la potenziale ripercussione sulle risorse destinate ai porti del Recovery fund? «Sarebbe una prassi scorretta, sono due cose diverse. Va capito il principio di come contemperare le differenze storiche, geografiche, economiche di paesi diversi che fanno parte dell'Europa. Non si può pensare di ridurre tutto a uno schema elementare». In Assemblea avete affrontato il tema di un nuovo modello di governance? «E' un dibattito in corso da anni, al momento non c'è un punto di incontro. Sebbene questo dibattito al momento vada lasciato da parte e difesa la posizione del nostro sistema economico portuale. Tutti insieme: ministero, Autorità di Sistema e tutti coloro che tengono a sostenere la nostra storia e il nostro sistema economico nazionale. Poi affronteremo il dibattito sul modello di governance,



Corriere Marittimo

Primo Piano

che è dietro le quinte e deve essere ancora sviluppato. Non credo debba essere individuato in questo momento, tra il ricorso e il dibattito. Noi difendiamo il nostro sistema a Bruxelles, poi se il dibattito sulla governance andrà avanti, sarà un fatto del nostro Paese. Dobbiamo affermare la nostra identità rispetto a ridurre tutto ad uno schema elementare». Lucia Nappi

Assoporti: illustrate a De Micheli proposte per ricorso a Corte di Giustizia Europea su tassazione porti

(FERPRESS) Roma, 13 GEN Dopo il pieno sostegno dell'Assemblea di **Assoporti** al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla Ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, oggi l'Associazione ha inviato alla Ministra DeMicheli una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere. Come concordato dai Presidenti, per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della Ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale, che dalla stessa **Assoporti**. Per seguire questa fase sono stati delegati i Presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l'Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell'analisi giuridica con gli uffici del Ministero. L'unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti. ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. E proprio domani, in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.



Informare

Primo Piano

Assoporti coordina con il MIT l' azione in sede UE sulla questione della tassazione dei porti

Rossi: sarà intrapresa un' azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano L' Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**) ha reso noto di aver inviato alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, una nota per esporre le prossime azioni che l' organizzazione intende intraprendere a sostegno dell' iniziativa annunciata dalla ministra di presentare ricorso alla Corte di Giustizia Europea relativamente alla tassazione dei porti. L' associazione ha infatti preannunciato di voler procedere con ricorsi cosiddetti ad adiuvandum sia da parte di ogni singola Autorità di Sistema Portuale che dalla stessa **Assoporti**. Per seguire questa fase **Assoporti** ha delegato i presidenti Massimo Deiana, avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l' Università di Cagliari, e Ugo Patroni Griffi, avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS, al fine di assicurare il necessario coordinamento dell' analisi giuridica con gli uffici del Ministero. «L' unità del cluster portuale in questa occasione - ha sottolineato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi - è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti». Domani Rossi si soffermerà tra l' altro sul tema della tassazione dei porti con i presidenti delle altre associazioni del cluster in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su "Tassazione porti e governance portualità" (del 18 dicembre 2020).





Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

13 gennaio 2021

WEB

Assoporti coordina con il MIT l'azione in sede UE sulla questione della tassazione dei porti

Rossi: sarà intrapresa un'azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano

L'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) ha reso noto di aver inviato alla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, una nota per esporre le prossime azioni che l'organizzazione intende intraprendere a sostegno dell'iniziativa annunciata dalla ministra di presentare ricorso alla Corte di Giustizia Europea relativamente alla tassazione dei porti. L'associazione ha infatti preannunciato di voler procedere con ricorsi cosiddetti ad adiuvandum sia da parte di ogni singola Autorità di Sistema Portuale che dalla stessa Assoporti.

Per seguire questa fase Assoporti ha delegato i presidenti Massimo Deiana, avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l'Università di Cagliari, e Ugo Patroni Griffi, avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS, al fine di assicurare il necessario coordinamento dell'analisi giuridica con gli uffici del Ministero.

«L'unità del cluster portuale in questa occasione - ha sottolineato il presidente di Assoporti, Daniele Rossi - è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti».

Domani Rossi si soffermerà tra l'altro sul tema della tassazione dei porti con i presidenti delle altre associazioni del cluster in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su "Tassazione porti e governance portualità" (del 18 dicembre 2020).

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Scaricali se sei un utente registrato.

Forma di visualizzazione	Data di arrivo	Data di partenza
13 - 14	13 - 14	13 - 14
15 - 16	15 - 16	15 - 16

Indice **Prima pagina** **Indice notizie**


 Assiterminal - Piazza Matteotti 115 - 00143 Roma - ITALIA
 Tel. 06.20121222 - Fax 06.20121270 - 06.20121271

TASSAZIONE PORTI - ILLUSTRATE ALLA MINISTRA DE MICHELI LE PROPOSTE DI ASSOPORTI PER IL RICORSO ALLA CORTE DI GIUSTIZIA EUROPEA

Roma - Dopo il pieno sostegno dell' Assemblea di **Assoporti** al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla Ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, oggi l' Associazione ha inviato alla Ministra DeMicheli una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere. Come concordato dai Presidenti, per rafforzare l' azione della comunità portuale a sostegno della Ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale, che dalla stessa **Assoporti**. Per seguire questa fase sono stati delegati i Presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l' Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell' analisi giuridica con gli uffici del Ministero. "L' unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti." ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. E proprio domani, in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.



Informazioni Marittime

Primo Piano

Tasse ai porti, 17 ricorsi ad adiuvandum da parte di Assoporti

Le Autorità di sistema portuale (con la consulenza di Deiana e Patroni-Griffi) si affiancano al governo italiano presso la Corte di Giustizia Ue tramite atti ausiliari nel ricorso contro la Commissione europea

Come concordato con le 15 autorità di sistema portuale italiane, più l' autorità portuale di Gioia Tauro, per rafforzare l' azione della comunità portuale a sostegno della ministra dei Trasporti Paola De Micheli nel ricorso alla Corte di Giustizia Ue contro la Commissione europea , **Assoporti** ha deciso di procedere con i ricorsi ad adiuvandum , sia da parte di ogni singola autorità portuale che da **Assoporti**, per un totale di 17 ricorsi (15 **Adsp** più l' autorità portuale di Gioia Tauro, commissariata da diversi anni, più l' associazione **Assoporti**). Di cosa si tratta? Nel diritto, come si legge sul Brocardi , l' interventus ad adiuvandum si riferisce al soggetto che interviene volontariamente in un processo già iniziato per sostenere le ragioni di una delle due parti. Per seguire questa fase sono stati delegati i oresidenti Massimo Deiana - avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione all' Università di Cagliari - e Ugo Patroni Griffi - avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo alla LUISS di Roma. Entrambi collaboreranno con gli uffici del ministero dei Trasporti. «L' unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti», ha commentato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. - credito immagine in alto.



Proposte Assoporti per ricorso a Corte europea

ROMA Dopo il pieno sostegno dell'Assemblea di **Assoporti** al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla ministra Paola De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, oggi l'Associazione ha inviato alla ministra De Micheli una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere. Come concordato dai presidenti, per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità portuale, che dalla stessa **Assoporti**. Per seguire questa fase preparatoria al ricorso sono stati delegati i presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l'Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell'analisi giuridica con gli uffici del Ministero. L'unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti. ha dichiarato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. E proprio domani, in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.



Approvato il Recovery Plan: 3,32 miliardi ai porti

Il Consiglio dei ministri ha approvato il Recovery Plan, un piano da circa 210 miliardi di euro articolato in sei missioni, tra cui compare infrastrutture per una mobilità sostenibile. In questi interventi sono previsti 3,32 miliardi per i porti, sia su progetti nuovi che su progetti già in essere. Lo scopo del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) è di rendere più efficiente, anche da un punto di vista ambientale, il sistema portuale italiano, potenziandone la competitività e sviluppando l'intermodalità con una completa integrazione tra trasporto marittimo e quello via terra. Come saranno divisi i fondi del Recovery Plan i 3,32 miliardi del Recovery Plan per i porti italiani sono divisi in due direttrici: un miliardo e 220 milioni saranno destinati alla conversione green delle infrastrutture e allo sviluppo del sistema di cold ironing (che permette alle grandi navi attraccate di spegnere i motori e alimentarsi attraverso energia elettrica fornita da terra); 2,10 miliardi saranno invece destinati all'intermodalità e all'integrazione del sistema portuale nelle grandi linee di comunicazione europea, oltre che allo sviluppo dei porti del Sud. Genova e Trieste, ma non solo. I porti coinvolti nel piano. Importanti miglioramenti sono attesi per i porti di Genova e Trieste. Il primo vedrà la realizzazione della nuova Diga Foranea che permetterà la navigazione a doppio senso nel bacino, mentre Trieste vedrà potenziato il sistema logistico grazie al progetto Adriagateway che prevede, tra le altre cose, interventi per l'ampliamento delle banchine, il cold ironing e l'aumento delle connessioni ferroviarie. Per gli altri porti vanno ricordati Venezia, Napoli, Salerno, Ancona e Civitavecchia con interventi sull'ultimo miglio stradale e ferroviario; il miglioramento dell'accessibilità marittima per Civitavecchia, Napoli, Salerno, Brindisi, Vado Ligure, Taranto e Marina di Carrara; l'aumento della capacità portuale per i porti di Venezia, La Spezia, Napoli, Ravenna, Trapani e Cagliari; efficientamento energetico per gli scali dello stretto di Messina, Palermo, Salerno, Manfredonia, Catania e Venezia. L'approvazione del Recovery Plan, nato per attuare il programma Next Generation EU varato dall'Unione europea, arriva a pochi giorni da un evento che ha visto proprio i porti italiani in aperto scontro con le autorità europee. Il Governo, infatti, ha deciso di fare ricorso contro la decisione di Bruxelles di imporre al nostro paese la rimozione dell'esenzione dall'imposta sulle società per le Autorità di sistema portuale. In Europa le autorità portuali svolgono un ruolo anche economico, gestendo le aree portuali dietro remunerazione. In Italia, invece, il modello vede lo Stato come regolatore che lavora a tutela del demanio e dell'interesse nazionale. Da qui la scelta del legislatore italiano di esentare le autorità portuali dalla tassazione. L'equiparazione da parte della Corte di Giustizia Europea del sistema italiano con quello di altri paesi europei, ha generato questa diatriba con **Assoporti** che si è schierata a fianco della Ministra Paola De Micheli nel ricorso alla Corte sulla tassazione dei porti italiani.



Tasse e porti, Assoportì scrive al MIT

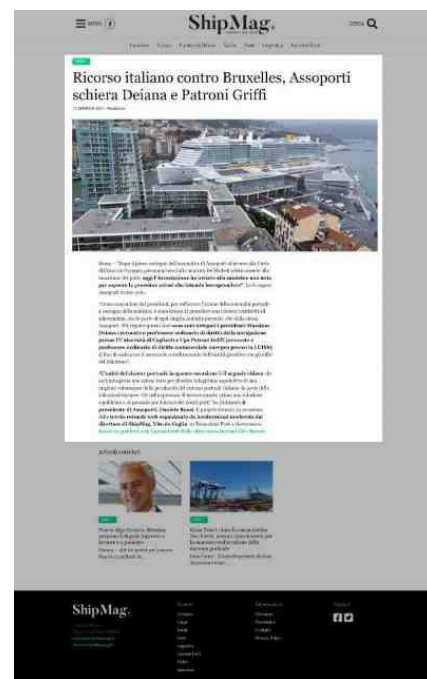
di Redazione Port News

Dopo aver espresso il pieno sostegno al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla Ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, **Assoportì** ha fatto sapere di aver inviato al MIT una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere. Come concordato dai Presidenti, per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della Ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità Portuale, che dalla stessa **Assoportì**. Per seguire questa fase sono stati delegati i Presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l'Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell'analisi giuridica con gli uffici del Ministero. 'L'unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti.' ha dichiarato il Presidente di **Assoportì**, Daniele Rossi. E proprio domani, in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.



Ricorso italiano contro Bruxelles, Assoporti schiera Deiana e Patroni Griffi

Roma Dopo il pieno sostegno dell'assemblea di **Assoporti** al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, oggi l'Associazione ha inviato alla ministra una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere. Lo fa sapere **Assoporti** in una nota. Come concordato dai presidenti, per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità portuale, che dalla stessa **Assoporti**. Per seguire questa fase sono stati delegati i presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l'Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell'analisi giuridica con gli uffici del Ministero. L'unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti ha dichiarato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. E proprio domani, in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal moderata dal direttore di ShipMag, Vito de Ceglia, su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.



Patroni Griffi e Deiana guideranno Assoportì nella battaglia europea sulla tassazione dei porti

Dopo il pieno sostegno dell'assemblea di **Assoportì** al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato da Paola De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, oggi l'associazione delle **AdSP** italiane ha inviato alla stessa ministra una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere. Come concordato dai presidenti, per rafforzare l'azione della comunità portuale a sostegno della Ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte delle singole Autorità Portuali, che dalla stessa **Assoportì**. Per seguire questa fase sono stati delegati i Presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l'Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell'analisi giuridica con gli uffici del Ministero. L'unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti ha dichiarato il presidente di **Assoportì**, Daniele Rossi. In occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.



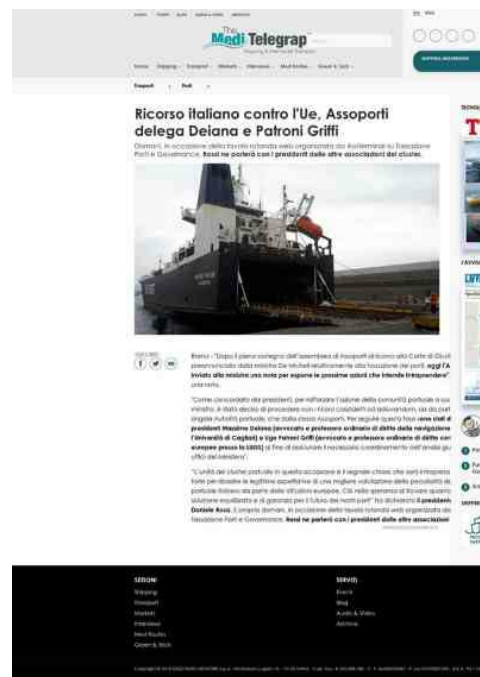
Tassazione delle autorità portuali, Assoporti sostiene il ricorso del Mit

Assoporti fa un passo avanti dopo che l'assemblea ha dato pieno sostegno al ricorso alla Corte di Giustizia preannunciato dalla ministra Paola De Micheli contro la tassazione dei porti chiesta da Bruxelles. L'associazione dei porti italiani ha deciso di procedere con i ricorsi "ad adiuvandum" sia da parte di ciascuna singola Autorità portuale che dalla stessa **Assoporti** e ha inviato alla De Micheli una nota per esporre le azioni che intende intraprendere annunciando che i presidenti Massimo Deiana e Ugo Patroni Griffi sono delegati a seguire questa fase per assicurare il coordinamento con gli uffici del ministero. "L'unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee - dice il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi - Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti".



Ricorso italiano contro l' Ue, Assoporti delega Deiana e Patroni Griffi

Roma - "Dopo il pieno sostegno dell' assemblea di **Assoporti** al ricorso alla Corte di Giustizia Europea preannunciato dalla ministra De Micheli relativamente alla tassazione dei porti, oggi l' Associazione ha inviato alla ministra una nota per esporre le prossime azioni che intende intraprendere". Lo si legge in una nota. "Come concordato dai presidenti, per rafforzare l' azione della comunità portuale a sostegno della ministra, è stato deciso di procedere con i ricorsi cosiddetti ad adiuvandum, sia da parte di ogni singola Autorità portuale, che dalla stessa **Assoporti**. Per seguire questa fase sono stati delegati i presidenti Massimo Deiana (avvocato e professore ordinario di diritto della navigazione presso l' Università di Cagliari) e Ugo Patroni Griffi (avvocato e professore ordinario di diritto commerciale europeo presso la LUISS) al fine di assicurare il necessario coordinamento dell' analisi giuridica con gli uffici del Ministero". "L' unità del cluster portuale in questa occasione è il segnale chiaro che sarà intrapresa una azione forte per ribadire le legittime aspettative di una migliore valutazione della peculiarità del sistema portuale italiano da parte delle istituzioni europee. Ciò nella speranza di trovare quanto prima una soluzione equilibrata e di garanzia per il futuro dei nostri porti" ha dichiarato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. E proprio domani, in occasione della tavola rotonda web organizzata da Assiterminal su Tassazione Porti e Governance, Rossi ne parlerà con i presidenti delle altre associazioni del cluster.

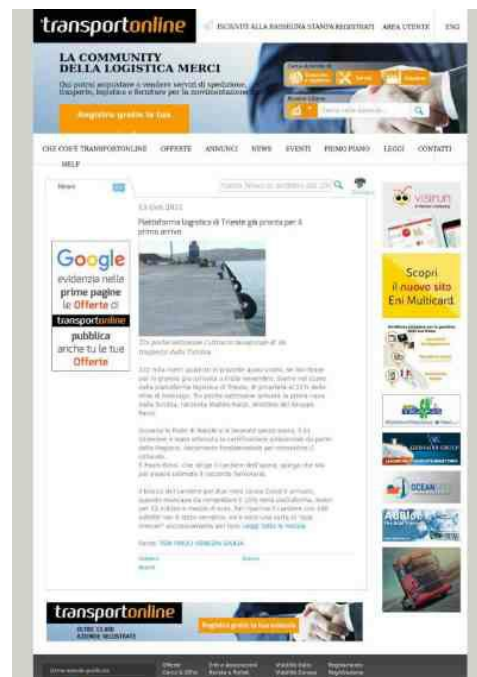


Transportonline

Trieste

Piattaforma logistica di Trieste già pronta per il primo arrivo

122 mila metri quadrati di piazzale quasi vuoto, se non fosse per la grande gru arrivata a inizio novembre. Siamo nel cuore della piattaforma logistica di Trieste, di proprietà al 51% della Hhla di Amburgo. Tra poche settimane arriverà la prima nave dalla Turchia, racconta Matteo Parisi, direttore del Gruppo Parisi. Durante le feste di Natale si è lavorato senza sosta, il 31 dicembre è stata ottenuta la certificazione ambientale da parte della Regione, documento fondamentale per consentire il collaudo. E Paolo Bassi, che dirige il cantiere dell'opera, spiega che sta per essere ultimato il raccordo ferroviario. Il blocco del cantiere per due mesi causa Covid è arrivato quando mancava da completare il 10% della piattaforma, lavori per 12 milioni e mezzo di euro. Far ripartire il cantiere con 100 addetti non è stato semplice, ed è nata una sorta di "app immuni" esclusivamente per loro.



Porto senza Recovery Plan la rabbia degli industriali «Così ci fanno morire»

Marinese: colpa del governo. Pellicani(Pd): più collaborazione

VENEZIA «Ogni volta pare la tela di Penelope. Prima si fa, poi si disfa e tocca ripartire da zero. Ma così il porto di Venezia muore e la colpa è del governo». Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia-Rovigo, è furioso. Dal Recovery Plan passato nella notte, lo scalo lagunare è uscito malconcio. Sul nostro paese arriveranno 200 miliardi di euro di fondi e Venezia puntava ad avere la sua parte: il porto, con i grandi investimenti che richiede, poteva usufruirne. Invece si è deciso di puntare su Genova e Trieste (non a caso definiti «snodi strategici»), mentre Porto Marghera dovrà accontentarsi di interventi generici: «ultimo miglio ferroviario e stradale», «resilienza infrastrutture e cambiamenti climatici», «aumento della capacità portuale» e «cold ironing», cioè l'elettificazione delle banchine. «Quando prima di Natale era iniziata a circolare una prima bozza, avevamo segnalato al governo che Venezia meritava di più - spiega Marinese - La risposta è stata che loro hanno dei progetti cantierabili e noi no. Ma è possibile che a quasi nove anni dal decreto Clini-Passera nessun governo abbia trovato una soluzione per le crociere? E che ci vogliano tempi infiniti per sbloccare decisioni banali come l'escavo di un canale?». Confindustria ricorda come il porto sia centrale per un'economia come quella veneta, il cui Pil si fonda sull'export e l'internazionalizzazione. «Se l'obiettivo è rafforzare Trieste per "uccidere" Venezia, è un errore clamoroso - prosegue - perché Trieste non ha retrobanchine "infinite" come Venezia, ci sono le montagne. Bisogna allearsi, non scontrarsi». Meno istituzionale il suo delegato alle Infrastrutture Filippo Olivetti, che al porto ci lavora con la sua Bassani. «E' colpa dell'inefficienza di tutta la politica del territorio, dalla Regione ai rappresentanti veneziani a Roma - accusa - Operatori portuali continuate pure a votare chi vi piglia per il naso, da chi promette l'autonomia (che non arriverà mai...) a chi fa finta di portare gli interessi del territorio al governo centrale». «Perché a meno di un mese dal Comitato del 21 dicembre non è stata fatta domanda nemmeno per un euro del Recovery Plan? Vuol dire che il futuro della crocieristica non interessa a nessuno?», afferma il comitato Venezia Lavora, che raggruppa gli operatori delle «navi bianche», da mesi fermi e senza stipendio. Quel giorno si era deciso di portare subito sulle banchine container di Marghera alcune navi, per poi individuare la soluzione definitiva attraverso un'analisi da effettuare con una «call» internazionale. «Tempi troppo lunghi, forse lor signori non hanno ben chiara la gravità della situazione!», conclude il comitato. Anche la politica è preoccupata. «L'impressione è che i nostri rappresentanti al governo o non c'erano o dormivano - attacca l'assessore veneziano allo Sviluppo economico Simone Venturini - Mentre altri facevano i progetti, Roma da anni fa ostruzionismo e ha bloccato qualsiasi cosa, a partire dagli escavi. Se avessimo preso delle decisioni sul Vittorio Emanuele o su un terminal offshore, oggi potevano essere nel Recovery». «Il porto è centrale e interventi come i marginamenti o la conca di navigazione vanno fatti con o senza i soldi europei, mentre la crocieristica va anche ripensata "a misura di Venezia" - osserva il deputato del Pd Nicola Pellicani - La cosa più importante sarebbe però ricostruire un clima



Corriere del Veneto

Venezia

istituzionale di collaborazione, senza polemichette di giornata in cerca di like. Questa è la forza di Genova e Trieste». Secondo l'ex docente Andreina Zitelli, invece, un progetto da finanziare c'è: «Il Duferco alla bocca di Lido, che ha superato la Via e consente di togliere il traffico crocieristico dalla laguna di Venezia». (a. zo.)

Zls, via al piano strategico «Ascolteremo la voce di tutti»

Sarà la Srm Services (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) la società incaricata di supportare la Camera di Commercio di **Venezia**-Rovigo nella stesura del piano strategico per la Zls (Zona logistica semplificata) al **porto** di **Venezia**. L'ente camerale è stato incaricato dalla Regione Veneto di redigere il piano e ha selezionato Srm con una procedura pubblica. «Ascolteremo e analizzeremo tutte le istanze delle categorie e del tessuto imprenditoriale del territorio - dichiara il presidente Massimo Zanon - Sarà un piano condiviso da tutti, con una visione di scenario ampia e focalizzata sulle priorità».



«Recovery, occasione mancata per il porto»

«Progetti importanti finanziati a Genova con 500 milioni e a Trieste con 400, a Venezia le briciole» Confindustria: «Il governo deve ammettere che lo scalo non rientra tra quelli strategici»

ALVISE SPERANDIO

I PROGETTI **VENEZIA** A Genova 500 milioni di euro. A Trieste 400. E a **Venezia**? Niente di significativo. Senza progetti strategici, il **porto** non potrà attingere agli (ingenti) fondi del Recovery Plan. Nel capoluogo ligure i finanziamenti sono stati previsti per la nuova diga foranea, in quello giuliano per il progetto del terminal Adriagateway. Grandi infrastrutture che rafforzeranno ancora di più il ruolo dei due scali, già due giganti del settore. A **Venezia**, ci si morde le dita perché, d' interventi ne sono stati inseriti di utili ad esempio l' elettrificazione delle banchine ma nulla di paragonabile ad altri. Sullo sfondo, il sostanziale immobilismo sulla soluzione per l' arrivo delle grandi navi, tra scelte non attuate (Comitatone 2017) e indicazioni provvisorie in vista della decisione finale (Comitatone dello scorso 21 dicembre) che rischiano di restare inattuati. Si profila, così, la perdita di una grande occasione. LE POSIZIONI I primi ad essere preoccupati sono il presidente di Confindustria Vincenzo Marinese e quello del Comitato **Venezia** Lavora Vladimiro Tommasini. «Se **Venezia** non rientra nella strategia portuale italiana, il governo deve avere il coraggio di ammetterlo» sbotta Marinese. «I progetti per il **porto**

di **Venezia** ci sono riprende il numero uno degli industriali Basti pensare al piano di conclusione dei marginamenti, lo scavo dei canali che il governo non ci permette di avviare, il terminal off shore bloccato dall' esecutivo e non certo dalla città. Per questi motivi, l' esclusione del nostro scalo dal Recovery Plan mi sembra una scelta della politica, che dimostra di non voler ascoltare questo territorio. Lo evidenzia il fatto che ogni vertice del Comitato si concluda lanciando la palla in avanti». Marinese conferma: «Alle sollecitazioni che abbiamo espresso come Confindustria, ci è stato risposto che intanto si partirà con gli scali di Genova e Trieste, poi si vedrà. Questo atteggiamento denota, ancora una volta, una totale assenza di interesse per **Venezia**, come sosteniamo a malincuore da molto tempo». IL COMITATO Non meno dura è la presa di posizione del Comitato **Venezia** Lavora da dove si ricorda che «da più di un anno non lavoriamo. Le decisioni politiche, disinteressate o di parte, ci stanno affossando e non tengono conto non solo del futuro dei lavoratori di **Venezia**, ma anche dei nostri sforzi passati», attacca il presidente Tommasini, sottolineando che «le aziende operative nel **porto** hanno investito circa 120 milioni di euro in 20 anni per far diventare il terminal crociere eccellenza a livello mondiale. E la politica che fa? Non chiede un euro dal Recovery Plan?». La preoccupazione va di pari passo alle accuse. «Perché a meno di un mese dal Comitato nel quale si decide che per giungere a una soluzione strutturale e definitiva alla problematica degli ormeggi delle grandi navi fuori dalla laguna, è stata individuata l' opportunità all' attivazione di una call pubblica, come è stato spiegato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti, non è stata fatta domanda nemmeno per un euro del Recovery Plan? Vuol dire che il futuro della croceristica di **Venezia** e della laguna non interessa a nessuno?», si chiede Tommasini. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Laguna La proposta

Gli ambientalisti: «Ecosistema da salvare con i fondi europei»

RAFFAELLA VITTADELLO

LA PROPOSTA VENEZIA Un progetto per la riqualificazione della Laguna di Venezia che potrebbe ottenere il sostegno economico del Recovery Plan: lo propongono le associazioni Italia Nostra, Lipu e Wwf, che chiedono al presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte di considerare un Programma Triennale degli Interventi per permettere alla laguna di affrontare il cambiamento climatico in atto. Gli obiettivi sono il riequilibrio idraulico con il ripristino di misure di recupero e conservazione della biodiversità della laguna; una portualità compatibile con gli equilibri dell'ecosistema lagunare; la difesa urgente dalle acque medio alte con interventi locali basati sui principi dell'adattamento e resilienza; progetti e sperimentazioni naturalistiche e geologiche per fronteggiare l'innalzamento del livello del mare. «Questi obiettivi strategici corrispondono agli indirizzi già prospettati dall'Unesco - scrivono le associazioni ambientaliste - I nuovi Piani faranno riferimento alle Leggi Speciali, al Piano Morfologico del Magistrato alle Acque del 1993, al Piano di Area della Laguna e dell'Area Veneziana (Palav) della Regione Veneto del 1995, alle prescrizioni della Commissione Nazionale di Salvaguardia che possono essere aggiornati dall'autorità di Bacino, struttura del Distretto Idrografico delle Alpi Orientali avvalendosi di Ispra e Cnr, e, per il processo attuativo, dell'Autorità per la Laguna». Tra i progetti ambientalisti che potrebbero trovare copertura finanziaria anche il **porto** off-shore. «Pochi anni fa, quando Paolo Costa allora Presidente del **Porto** presentò pubblicamente (in conformità alla procedura di legge) il discutibile progetto di terminal offshore, di fronte alle obiezioni si era dichiarato disponibile a verificare le modifiche ad alcuni aspetti - scrivono Stefano Boato e Maria Rosa Vittadini, già docenti di Pianificazione territoriale e Urbanistica - La modifica più interessante riguardava la separazione tra la soluzione per i prodotti petroliferi (da attuare immediatamente) e quella per i container (da meglio considerare). Si possono soddisfare le petroliere collocando in mare, lontano dalla costa, una o due boe galleggianti collegate alla terraferma con una pipeline. Per le navi porta container non è necessario realizzare da subito 4 km di banchine (che richiedono una dotazione impegnativa di attrezzature e risorse): si può cominciare a realizzare una o due banchine modulari, con tecnologie reversibili e flessibili, da aumentare in seguito se necessario. Anche per la crocieristica con uno o due moduli di terminal fuori laguna si può ridurre il modello in auge con navi a dimensioni minori e di maggior qualità programmando gli arrivi giornalieri non più concentrati nel fine settimana ma in uno o due al giorno, riducendo l'impatto su aria, acqua, litorali e paesaggio. E puntando invece per la Stazione Marittima ad un crocierismo di alta qualità basato su navi di piccole dimensioni e compatibili con la città e la Laguna (e ad alta occupazione indotta)» © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ZIs, individuata la società per rilanciare Porto Marghera

«Affidato l'incarico per Piano strategico della Zona logistica semplificata. Sarà pronto entro fine marzo. Zanon: «Dovrà essere un progetto condiviso»

FULVIO FENZO

ECONOMIA MESTRE La scelta è fatta: sarà la Srm Services a predisporre la stesura del Piano strategico della ZIs, la Zona logistica semplificata dalla quale dipende buona parte delle speranze di rilancio dell'area del **Porto** di **Venezia** e del Rodigino. L'incarico è stato affidato dalla Camera di commercio di **Venezia** Rovigo in base al protocollo d'intesa firmato nel settembre scorso con la Regione del Veneto nel quale si demandava all'Ente camerale la presentazione del Piano strategico. «La Srm Services - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno è stata scelta per le esperienze e le competenze maturate nell'analisi e nello sviluppo dei piani delle Zes e ZIs dei porti italiani - spiegano dalla Camera di Commercio -. La società Srm è stata selezionata con procedura ad evidenza pubblica ed è una delle maggiori realtà a livello nazionale». «Vantiamo un consolidato know-how in campo di studi e ricerche sui temi dello sviluppo regionale, in particolare in relazione all'economia del Mezzogiorno - si legge nella presentazione della società che ha sede a Napoli -. Abbiamo inoltre attivato due osservatori permanenti che monitorano i Trasporti marittimi e la Logistica e l'Energia, due asset economici strategici, ponendo sempre l'Italia al centro dell'attenzione dei temi analizzati ma vista in un contesto competitivo mondiale ed in continua evoluzione». «AMPIO SCENARIO» «Con l'aiuto di Srm ascolteremo e analizzeremo tutte le istanze e le esigenze delle categorie economiche, delle realtà territoriali e del tessuto imprenditoriale del territorio dichiara Massimo Zanon, presidente Camera di Commercio di **Venezia** Rovigo -. L'obiettivo è quello di stendere un piano condiviso da tutti, che rappresenti le voci di tutti, ma che allo stesso tempo abbia una visione di scenario ampia e focalizzata sulle priorità e le potenzialità dell'area d'interesse». STRINGERE I TEMPI Di certo, ora, la Srm Services dovrà correre perché, in base al protocollo d'intesa con la Regione, il piano strategico dovrebbe essere pronto per febbraio. Prima di questo affidamento dell'incarico, però, c'è stata la seconda ondata della pandemia e il cambio al vertice della Camera di Commercio che non è stato del tutto indolore, ed ora il termine è stato fatto slittare di un mese, cioè a fine marzo. Il Piano strategico, una volta definito, verrà presentato al Governo per velocizzare le procedure e arrivare al più presto ad attivare, nella pratica, le aree dove poter attirare nuovi investitori e nuove produzioni che godranno del regime agevolato fiscale, finanziario e occupazionale. Dal Piano industriale di Confindustria, presentato nel 2019, emerge infatti che sono disponibili 385 ettari, dismessi o abbandonati (tra **Porto** Marghera e i 16 comuni del Rodigino) che, una volta inseriti nella ZIs rafforzata, potrebbero attivare in tre anni 2,4 miliardi di euro di investimenti, 7.600 posti di lavoro diretti e 19mila indiretti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Niente soldi al porto Recuperate il Duferco»

Un nuovo molo terminal di un chilometro a Genova e una piastra logistica a Trieste. E A Venezia nulla. Andreina Zitelli, ex componente della commissione nazionale Via, ha scritto ieri ai due sottosegretari veneziani Andrea Martella e Pierpaolo Baretta. Chiedendo che il governo consideri seriamente l'ipotesi di sfruttare il New Generation settore porti. «Finanziamenti che si potrebbero spendere in tempi brevi», dice Zitelli, «trovando una soluzione per le navi da crociera». La «call» internazionale, annunciata dalla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli non risolverà la situazione, secondo Zitelli. «Non porta a nulla se non a perder altro tempo», dice,. La strada da seguire», continua, «è quella di far inserire tra gli interventi finanziabili il progetto Duferco per la bocca di **porto** di Lido. L' unico approvato dalla commissione Via e anche dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici». «In un secondo momento», conclude, «il progetto si potrà adeguare. Ma se non si fa così perdiamo il treno». --A.V.

A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la zona logistica semplificata

Affidata a Srm Services la stesura del Piano Strategico per la ZIs

Sarà la società "Srm Services, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno" a supportare la Camera di Commercio di **Venezia** Rovigo nella stesura del Piano di Sviluppo Strategico per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata (ZIs) nell'area **Porto** di **Venezia** e Rodigino. Lo ha comunicato il neopresidente della Camera di Commercio di **Venezia** Rovigo Massimo Zanon in rappresentanza della Camera di Commercio di **Venezia** Rovigo, che nel settembre scorso è stata incaricata dalla Regione del Veneto alla redazione del Piano di Sviluppo Strategico. La società Srm è stata selezionata con procedura ad evidenza pubblica e scelta per le competenze e le esperienze maturate nell'analisi e nello sviluppo dei piani per le ZIs dei porti italiani. «Con l'aiuto di Srm ascolteremo e analizzeremo tutte le istanze e le esigenze delle categorie economiche, delle realtà territoriali e del tessuto imprenditoriale del territorio», spiega Massimo Zanon, presidente dell'ente camerale, «l'obiettivo è quello di stendere un piano condiviso da tutti che allo stesso tempo abbia una visione di scenario ampia e focalizzata sulle priorità e le potenzialità dell'area d'interesse». Quando sarà pronto, il Piano di Sviluppo Strategico dovrà avere il via libera della Regione Veneto e infine quello del Consiglio dei Ministri. Le aree del comune di **Venezia** inserite nella ZIs sono: **Porto** Marghera, Campalto, Murano, Arsenale, zona portuale e Tronchetto. Le aziende già operative e quelle che si insedieranno nella ZIs beneficeranno di agevolazioni fiscali, in relazione alla natura incrementale degli investimenti e delle attività di sviluppo di impresa, nonché di semplificazioni amministrative. -

-© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Transpogood: il presente e il futuro del trasporto intermodale nell' Adriatico

| 17 settembre 2019 | Marghera | 27 settembre ore 9.00 presso Venice Heritage Tower **Venezia**, 17 settembre 2019 | Istituzioni e aziende che operano nel settore del trasporto marittimo e intermodale si incontrano alla Venice Heritage Tower, a Marghera (**Venezia**), il 27 settembre 2019 per presentare e discutere il presente e il futuro del trasporto sostenibile nell' Adriatico . Operatori provenienti da Italia e Croazia, insieme a relatori e ospiti internazionali, condivideranno esperienze e soluzioni per l' eco-innovazione in un settore sempre più complesso e importante. L' evento, organizzato dal Consorzio di Formazione Logistica Intermodale (CFLI) insieme ai partner del progetto TRANSPOGOOD - cofinanziato dal fondo FESR dell' UE attraverso il programma INTERREG Italia-Croazia - farà luce sulle principali dinamiche, tendenze e soluzioni TIC per rendere il trasporto e la logistica multimodali più sostenibili ed efficienti, come indica l' agenda delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile del 2030. I relatori rappresentano i principali attori del trasporto intermodale nell' area e comprendono le autorità portuali, grandi e piccole aziende di trasporto e logistica ed altri operatori. La prima parte dell' evento "Trans-PORT-good: tra mare e terra, presente e futuro della logistica intermodale nell' Adriatico" sarà l' occasione per presentare i principali risultati del progetto TRANSPOGOOD, guidato dal cluster croato di trasporto intermodale KIP, con sede a Rijeka. Capitalizzando su molti anni di cooperazione territoriale, il progetto ha sviluppato una piattaforma online (www.transpogood-eu) che supporta una migliore pianificazione della catena di approvvigionamento dei trasporti intermodali con un impatto positivo sui costi e sulla riduzione dell' impronta di carbonio . Il progetto ha inoltre sviluppato percorsi formativi per la forza lavoro attuale e futura nel settore, in cui la simbiosi tra uomo e macchina caratterizzerà l' operatività. AGENDA DEI LAVORI COME RAGGIUNGERE LA VENICE HERITAGE TOWER Il professore emerito George Giannopoulos inizierà i lavori con una relazione sulla rivoluzione creata dall' innovazione dei trasporti che è in atto nel settore, aprendo la discussione del forum TRANSPOGOOD. In questa parte dell' evento, aziende e Istituzioni condivideranno diverse prospettive sui diversi fattori abilitanti dell' innovazione nel settore dei trasporti e della logistica e sugli sviluppi del settore marittimo nell' Adriatico. L' evento è anche un' occasione per fare rete e scambiare conoscenza su altri progetti realizzati attraverso la cooperazione territoriale europea. In particolare, altri progetti di Interreg ADRION, Italia-Croazia e altre iniziative europee, mostrano come l' UE stia investendo nel futuro di trasporti e logistica. Sergio Barbarino, presidente di ALICE, la piattaforma di innovazione dell' UE per la logistica, concluderà l' agenda della mattinata, mentre nel pomeriggio i partecipanti visiteranno il **porto di Venezia** mediante una visita di studio intermodale. L' evento è aperto al pubblico interessato. È richiesta la registrazione. Per ulteriori informazioni: sandra.rainero@cfli.it o info@shortsea.hr WEBSITE: www.italy-croatia.eu/web/transpogood (Unioncamere del Veneto) Please follow and like us.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

attesi fondi anche per l'albenga-carcare-predosa. ma i progetti dovranno avere la copertura garantita

Salute e mobilità, le opere finanziate dal Recovery

Nel Savonese si punterà sul potenziamento degli ospedali e sul raddoppio Fs

GIOVANNI VACCARO

SAVONA Sono moltissime le aspettative dei savonesi legate al Recovery Plan, che il Consiglio dei ministri ha varato l'altra notte. Aziende e amministratori pubblici contano sulla pioggia di fondi europei, complessivamente oltre 310 miliardi di euro sono destinati all'Italia, per veder finalmente partire opere attese da decenni, ma finora rimaste sulla carta a causa della mancanza di soldi. Il passo più difficile sarà, nelle prossime settimane, far combaciare le disponibilità finanziarie con i singoli interventi. Perché è vero che dall'Europa arriverà una fondamentale boccata di ossigeno, ma le esigenze dei territori sono incalcolabili. Per il Savonese i riflettori sono accesi, per esempio, sul raddoppio della linea ferroviaria di ponente, da Finale ad Andora come minimo, e la bretella autostradale Albenga-Carcare-Predosa. Ma si tratta di opere ventilate, non ancora indicate con certezza nel documento del Governo. Il testo del piano prevede generici potenziamenti della rete ferroviaria, ma tra gli interventi esplicitati compaiono per esempio la Canavesana, Torino-Ceres, Bari-Bitritto, Rosarno-San Ferdinando, Sansepolcro-Terni, Benevento-Cancello. E non compare ancora una tratta precisa relativa al ponente ligure. L'accento che più si avvicina riguarda "investimenti di velocizzazione e incremento delle capacità di 6 ulteriori tratte: Roma-Pescara, Orte-Falconara, Palermo-Catania-Messina, Liguria-Alpi", ma è probabile che quest'ultima sia riferita al Terzo Valico. Allo stesso modo si citano "penetrazioni nei nodi di Torino, Milano e Genova", ma senza scendere nel dettaglio. Anche interventi come il completamento dell'Aurelia Bis, il miglioramento della rete autostradale di A10 e A6 o la messa in sicurezza del territorio ovviamente non sono ancora approfonditi. La Regione però ha già le bozze delle proposte da portare a Roma. Un miliardo e 22 milioni di euro è la cifra prevista dal Recovery Plan per il "cold ironing", ossia l'alimentazione elettrica delle banchine in modo da far spegnere i motori delle navi quando sono in porto. In questo caso è l'Autorità di sistema portuale ad aver già avanzato le priorità, mettendo in preventivo un investimento di dieci milioni per lo scalo di Savona-Vado. Il porto vadese è citato invece nel paragrafo "Pianificazione strategica Italia Veloce" dedicato alla "accessibilità marittima". Sempre lo scalo di Vado compare poi nei piani di miglioramento delle interconnessioni, anche per via del nuovo ruolo acquisito con la costruzione della piattaforma di Apm Terminals, che prevede la realizzazione di una viabilità dedicata (a cui sta già provvedendo l'Autorità portuale) e il tanto atteso casello di Bossarino (progettato da Autofiori). Il capitolo della sanità è forse quello più definito, almeno nei documenti della Regione. Probabilmente perché si tratta di interventi che la Asl ha già progettato e dei quali ha già preventivato i costi. Così fra i 360 milioni di euro, che si spera di far arrivare nel Savonese, spiccano grandi interventi come la "rifunionalizzazione" dell'ospedale San Paolo, per la quale servirebbero 60 milioni, e la realizzazione di una vera piastra ambulatori, che ne cuberebbe altri cinque. A Pietra la ristrutturazione e l'adeguamento del Santa Corona richiederebbero complessivamente quasi 200 milioni. L'auspicio è che, come preannunciato dal presidente della Regione, Giovanni Toti, i progetti che riguardano il Savonese vengano poi tenuti in considerazione quando la stessa Regione dovrà farli entrare nel documento definitivo in cui verrà anche suddiviso il tesoretto.



SAVONA: sono dieci le persone indagate dalla procura

Fallimento Mondomarine Dopo l' inchiesta, lavoratori pronti a chiedere i danni

LUCIANO PARODI

Luciano Parodi Savona Dopo gli ultimi sviluppi della Procura di Savona nell'ambito delle indagini sul fallimento dell' ex Mondomarine, una cinquantina di lavoratori oltre alle ditte artigiane che hanno lavorato nel cantiere navale savonese, stanno pensando di costituirsi come parte civile nell' eventuale processo, cercando così di ricevere poi un risarcimento. Sarebbero dieci, stando a quanto trapelato, gli indagati a vario titolo per le accuse di bancarotta fraudolenta, falso in bilancio, reati fiscali e truffa. Nel marzo del 2020 erano stati arrestati dalla guardia di Finanza per bancarotta Roberto Zambrini, amministratore di fatto di Mondomarine, l' imprenditore brianzolo Antonio Turiano e ai domiciliari erano finiti gli ex amministratori Carlo Samuele Pelizzari e Paolo Formaglio. A finire nel registro degli indagati anche Alessandro Falciai, ex presidente del cda della società fallita nel dicembre del 2017, il responsabile amministrativo Maurizio Lisiero, Giuseppe Di Lorenzo e i tre membri del collegio sindacale Enrico Amodeo, Francesco Romano e Stefano Farina. A Falciai la Procura contesta il concorso nel falso di bilancio che aveva portato al dissesto di Mondomarine e concorso in truffa nella realizzazione di due yacht facendo sottoscrivere ai clienti i contratti e anticipando il denaro, ma senza realizzare le due imbarcazioni. Nel frattempo gli attuali dipendenti di Palumbo Superyachts che attualmente gestisce provvisoriamente il cantiere, sono in attesa di sapere chi si è aggiudicato il bando per l' assegnazione delle aree. Con l' **Autorità Portuale** che dovrebbe svelare il nome probabilmente entro fine mese. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Shipping Italy

Savona, Vado

Per Vado Gateway circa 160.000 Teu movimentati nel 2020

I terminal container di Vado Ligure (Vado Gateway e Reefer Terminal) nel 2020 hanno imbarcato e sbarcato circa 160.000 Teu, un numero in crescita del 187% rispetto ai pochi container movimentati nell'ultimo mese del 2019. Lo ha reso noto a SHIPPING ITALY il terminal operator specificando che il 55% sono stati container in export (imbarco) e 45% in import (sbarco). Polo Cornetto, amministratore delegato di Apm Terminals Vado Ligure, ha commentato questo andamento dicendo: In un anno così duro come è stato il 2020, siamo soddisfatti delle performance operative di Reefer Terminal e del nuovo container terminal entrato in funzione lo scorso febbraio. Grazie alle misure prontamente adottate allo scoppio della pandemia entrambi i terminal di Vado Gateway sono rimasti sempre in esercizio anche nei momenti più difficili, garantendo continuità di servizio ai nostri clienti. Cornetto ha poi sottolineato come il personale ha risposto in modo encomiabile e, grazie al lavoro di tutti, non ci siamo mai fermati. Infine l'a.d. del terminal ha aggiunto: Se l'evoluzione dello scenario lo consentirà, ci aspettiamo una ripartenza nella seconda parte dell'anno e stiamo già da tempo lavorando intensamente per farci trovare pronti alla ripartenza del mercato dopo le inevitabili difficoltà causate dalla pandemia. Vado Gateway ha tutte le carte in regola per affermarsi come un player di riferimento nella geografia portuale internazionale.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Diga, i timori della città su traffico e ambiente

I comitati al d'bat public: «Che ne sarà di Sampierdarena con 1,7 milioni di container l'anno che si muoveranno su camion?»

Nella parte dedicata agli "impatti visivi", il dossier sulla futura diga del porto regala quattro vedute, ricostruite al computer, di come sarà la grande infrastruttura vista dalle alture di Carignano e del Righi. Sarebbe stato più interessante vederla da Lungomare Canepa, la trafficata strada di Sampierdarena che, con l' aiuto della nuova diga, avrà di fronte a sé navi portacontainer alte il doppio delle sue case. A Sampierdarena, al futuro dei suoi traffici e ai problemi dei suoi collegamenti stradali è dedicata buona parte del dossier, che i progettisti di Technital e i loro consulenti della società Avventura Urbana stanno presentando in questi giorni in un dibattito pubblico, per condividere il progetto con la città e scegliere la soluzione migliore. Secondo le loro previsioni, nel 2035 la merce da e verso il porto viaggerà in treno nel 30% dei casi (il doppio di oggi) ma del traffico previsto di 2,5 milioni di container ne resteranno 1,7 milioni su camion, cifra, anche questa, doppia rispetto a oggi. «Come pensano di gestire questo traffico? Che ne sarà del nostro quartiere? Quali gli interventi da realizzare e in che tempi?», sono alcuni degli interrogativi sollevati nella riunione di ieri da Silvia Giardella e Fabio Valentino, del comitato di Lungomare Canepa. La diga è, il dossier lo dice dalle prime righe, necessaria per «accogliere e "lavorare" con rapidità le grandi navi portacontainer». Ma il porto non è solo container. È anche rinfuse solide e liquide, rotabili e merci varie, passeggeri di traghetti e passeggeri di crociere. Solo questi ultimi, oltre ai container, sono aumentati nei 13 anni dal gennaio 2007 al dicembre 2019. Tutti gli altri traffici, stando alle statistiche dell' Autorità portuale, sono in declino. «Siamo sicuri di volere un porto di soli container, e di voler rinunciare agli altri traffici? E, se non è così, qual è il piano per tornare a far crescere gli altri traffici? », si chiede Valentino. La costruzione della nuova diga che farà di Genova, così la ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, «uno dei grandi porti europei e mondiali», dovrebbe invece avere un impatto minimo sull' ambiente marino. L' unico impatto, si legge nel dossier, «riguarderà gli organismi (...) che vivono immobili sul fondo del mare interessato dalle opere (...) organismi bivalvi, come le vongole (...) o policheti, piccoli vermi». Chissà cosa ne pensa il Santuario Pelagos, l' area marina protetta che interessa tutta la Liguria, oltre a Toscana, Corsica, Sardegna del Nord e Costa Azzurra: all' incontro di ieri tra i progettisti, le autorità e i comitati ambientali, i rappresentanti del Santuario Pelagos non c' erano. «Non li hanno invitati. Ho chiesto il perché, ma non mi hanno ancora risposto», fa sapere Santo Grammatico, presidente di Legambiente Liguria, una delle associazioni presenti alla riunione; un incontro tra i progettisti, le autorità, le associazioni ambientaliste e i comitati cittadini, voluto dagli organizzatori del dibattito pubblico ma organizzato in forma privata, senza giornalisti. All' incontro di ieri c' era anche l' associazione Italia Nostra, con il presidente della sua sezione di Genova, Vincenzo Lagomarsino. «È stata una riunione corretta, sul piano formale. Ma quando ho chiesto di poter avere una copia della registrazione della riunione, per condividerla con il direttivo della mia associazione, mi hanno risposto con un forse, perché devono valutare la mia richiesta sotto il profilo della privacy. Non capisco il perché di tanta riservatezza per un dibattito pubblico». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

FRANCESCO MARGIOCCO



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Finanziere-filantropo, il Duca di Galliera donò i 20 milioni per l'opera più bramata

Così De Ferrari rese grande il porto

ALDO PADOVANO

Parlando della diga, negli ultimi giorni il sindaco di Genova, Marco Bucci, ha richiamato la «visione dell'ingegner De Ferrari», riferendosi all'uomo che con 20 milioni di lire finanziò a metà Ottocento l'ampliamento industriale del porto di Genova, e la sua prima diga foranea. Per la verità, il Duca di Galliera non fu ingegnere, ma certo il sindaco non sbaglia quando gli attribuisce capacità «di visione». Era il 1864 quando il governo affidò all'ingegner Adolfo Parodi il piano per il riordino e l'ingrandimento dello scalo. Parodi era ispettore del Genio civile e dell'Ufficio centrale per il servizio Porti, spiagge e fari della Provincia. Nel 1865 presenta il progetto definitivo, sulla cui base il consiglio comunale indica le opere più urgenti: prolungamento del Molo Nuovo, costruzione dei Magazzini Generali, allestimento di nuovi scali. È a questo punto che entra in scena Luigi Raffaele De Ferrari. Nato nel 1803, rampollo di antica nobiltà genovese (il nonno fu Doge tra il 1787 e il 1789), dopo aver frequentato gli istituti più esclusivi dell'epoca accompagnò il papà, ricco finanziere, in lunghi viaggi d'istruzione per le capitali d'Italia e d'Europa, come iniziazione all'arte degli affari. Trasferitosi a Parigi, comincia una strepitosa ascesa nel mondo dell'alta finanza che lo porterà in pochi decenni a diventare uno degli uomini più ricchi d'Europa. De Ferrari opera magistralmente sul mercato azionario, acquisisce e fonda diverse banche, costituisce non poche società ferroviarie, si occupa di speculazioni immobiliari ad ampio raggio, non trascurando neppure l'attività politica (è senatore del Regno). Dal 1871, De Ferrari (diventato nel 1838, per investitura papale, Duca di Galliera), inizia a dedicarsi alla beneficenza, affiancato dalla moglie Maria Brignole Sale. Ospedali, opere pie, donazioni, ingenti lasciti, case per gli operai non sono che alcune delle innumerevoli operazioni filantropiche messe in atto dai Duchi di Galliera. E il 7 dicembre 1875, De Ferrari indirizza all'allora presidente del Consiglio, Marco Minghetti, una lettera in cui offriva 20 milioni di lire in oro per il miglioramento del porto di Genova, «l'opera pubblica più necessaria, più urgente, più bramata dai miei concittadini». Nel 1876 è promulgata la legge che rende esecutiva la convenzione, e in un anno iniziano i lavori. Le opere eseguite grazie a questo emolumento furono il Molo Duca di Galliera, dalla forma di L allargata che si dipartiva dal Molo Nuovo sotto la Lanterna (e che all'epoca era chiamato Molo Lucedio, in onore di uno dei titoli nobiliari di De Ferrari) e il Molo Orientale (oggi Molo Giano): questi due bracci, creando un avamposto di 95 ettari, delimitavano l'imboccatura del Porto a Levante, secondo le direttive di Parodi. Furono inoltre completate le calate del vecchio porto, realizzate nuove banchine, installate oltre 70 gru, furono costruiti due bacini di carenaggio, e diverse opere ferroviarie. I lavori previsti (i cui finanziamenti furono incrementati da ulteriori 43 milioni stanziati da Stato ed enti locali) si protrassero fino alla fine del secolo. Ma il Duca di Galliera non riuscì a vederli neppure iniziati: morì di polmonite il 23 novembre del 1876. L'anno prima il consiglio comunale, a soli tre giorni dalla presentazione di De Ferrari della lettera di offerta dei 20 milioni, aveva deliberato di intitolare la piazza di San Domenico, nel cuore della città, al munifico benefattore, piazza che ancora oggi porta il suo nome. --



Porti: nuova diga Genova, Messina propone il doppio ingresso

"Uniamo due soluzioni, con imbocco sia a levante che a ponente"

Alle tre ipotesi per la nuova diga da 1,3 miliardi del **porto** di **Genova** Ignazio Messina, amministratore delegato dell'omonima compagnia armatrice e terminalista, risponde proponendo di unirne due in una nuova, prevedendo il doppio ingresso delle navi nel bacino di Sampierdarena, sia da levante che da ponente. "La nuova diga è un progetto importante per la sopravvivenza del **porto**" premette e poi spiega "Ho proposto di unire la soluzione 3 (che prevede l'imboccatura dal levante, come la 2) e la 4 (imboccatura da ponente) e fare due bocche nuove, una da ponente e una da levante. Non sono un ingegnere o un tecnico, toccherà a loro studiare le fattibilità, ma da 24 anni diciamo che il bacino del **porto** storico di **Genova** ha un problema: ha fisicamente due entrate ma se ne può usare una sola, quella di ponente è solo per navi di piccole dimensioni, lo zero virgola qualcosa dei traffici complessivi. Con le due bocche le navi potrebbero entrare da ponente fare l'evoluzione completa che richiede l'ingresso da levante: quindi meno tempo per la manovra, meno soldi per piloti e rimorchiatori e soprattutto impegni per meno tempo lo specchio acqueo". Messina ha lanciato l'idea durante la riunione tecnica con gli operatori portuali, una delle sette sessioni "private" che si affiancano alle 4 pubbliche (online per ragioni di Covid) previste dal dibattito pubblico sulla nuova diga. Ma c'è un altro tema che preoccupa. "Nel dossier è previsto che fase 2 dell'intervento per la realizzazione della diga potrà diventare operativa solo se verranno stabiliti nuovi vincoli aeroportuali - sottolinea Messina -. Significa che resta il nodo del cono aereo per la vicinanza con l'aeroporto. Se Enac dirà che le navi non possono entrare o che possono entrare ma non potranno esserci le gru abbastanza alte da poterle scaricare non so quando vedremo la fase 2". (ANSA).



Porto Genova, presto si alzano le 'dune' di Pra'

(ANSA) - GENOVA, 13 GEN - Sopralluogo al cantiere delle cosiddette Dune della fascia di rispetto a Pra', nel ponente cittadino, da parte del sindaco Marco Bucci e con il presidente dell' Autorità portuale **Paolo Emilio Signorini** e l' assessore allo Sviluppo portuale del Comune di Genova Francesco Maresca. Dopo il completamento e la sistemazione della passeggiata con alberature e ampie porzioni verde pubblico (la cosiddetta fase 1 del progetto) si parte con la fase 2 che vedrà la realizzazione di dune alte tra i dieci e i quindici metri. L' intervento ha l' obiettivo di creare una zona filtro tra area portuale e area cittadina integrando le attività del porto nel contesto urbano. Il Parco delle Dune sarà un "polmone verde" che contribuirà a riqualificare ulteriormente la delegazione del ponente genovese. Dopo il bando di gara potrà essere aperto il cantiere che si chiuderà entro la fine della prossima primavera. "Un' area verde estremamente utile alla delegazione ma anche a tutta la città, dove si potrà trascorrere il tempo libero e praticare diverse attività sportiva", ha detto il sindaco Bucci. Il presidente **Paolo Emilio Signorini** sottolinea che: "il progetto fa parte di un insieme di interventi che l' Autorità portuale, la Regione e il Comune stanno realizzando per valorizzare l' ambiente e la salute dei cittadini nell' interfaccia tra Porto e Città". L' intervento è inserito nel programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto nell' ambito del decreto Genova. "Questo era un nostro obiettivo sin da inizio mandato - ha dichiarato l' assessore Maresca - si tratta di continuare a favorire il porto, la sua economia e il lavoro, all' interno di una città accogliente, che salvaguarda l' ambiente, la vivibilità e la salute". (ANSA).



Dune della fascia di rispetto di Pra': sopralluogo del sindaco Bucci con il presidente Signorini

Il cantiere sarà aperto entro la fine della primavera

Redazione

Genova . Il sindaco Marco Bucci e il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, accompagnati dall' assessore allo sviluppo **portuale** del Comune di Genova Francesco Maresca, hanno effettuato un sopralluogo al cantiere delle Dune presso la Fascia di rispetto di Pra' per fare il punto con gli uffici tecnici sullo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione del Parco delle Dune. L' intervento ha il duplice obiettivo di creare una 'zona filtro' tra area **portuale** e area cittadina integrando le attività del porto nel contesto urbano. Il Parco delle Dune sarà un vero e proprio polmone verde che contribuirà a riqualificare ulteriormente la delegazione del ponente genovese. Dopo il completamento e la sistemazione della passeggiata con alberature e ampie porzioni verde pubblico (la cosiddetta fase Dune 1 del progetto) ora si parte con la fase Dune 2 che vedrà la realizzazione di dune alte tra i dieci e i quindici metri per 'unire', grazie a una 'cucitura' verde e dal forte impatto estetico, il porto alla porzione di ponente della città. Dopo l' indizione del bando di gara, potrà essere aperto il cantiere che entro la fine della prossima primavera consegnerà alla delegazione un' area verde per il tempo libero e le attività sportive. Un ideale proseguimento della passeggiata che consente un ulteriore ampliamento del parco urbano e che avrà al proprio interno quattro piazze a disposizione della cittadinanza. 'Una prima parte della riqualificazione delle Dune di Pra' è già stata fatta - ha dichiarato il sindaco Marco Bucci - e ci accingiamo a realizzare la seconda, che ci auguriamo verrà completata in un anno e pochi mesi. Un' area verde estremamente utile alla delegazione, ma anche a tutta la città, dove si potrà trascorrere il tempo libero e praticare diverse attività sportive. Il parco ha anche lo scopo di creare una barriera, un filtro tra la zona residenziale e industriale, mitigando l' impatto acustico e visivo. Con i nuovi lavori completeremo le opere già realizzate arrivando sino a metà del Canale di Calma come chiedono da tempo i residenti'. Il Presidente Paolo Emilio Signorini: 'Il progetto Dune fa parte di un insieme di interventi che l' **Autorità portuale**, la Regione e il Comune stanno realizzando per valorizzare l' ambiente e la salute dei cittadini nell' interfaccia tra Porto e Città; aree verdi e di mitigazione dell' inquinamento acustico, elettrificazione delle banchine e riqualificazione di spazi dismessi migliorano la vita degli abitanti e la percezione dell' importanza da parte di Genova del suo porto.' 'Sin da inizio mandato - ha dichiarato l' assessore allo Sviluppo economico **portuale** e logistico Francesco Maresca - il progetto delle Dune ha rappresentato un obiettivo importante, per rendere sempre più sostenibile il rapporto tra città e porto. Si tratta di continuare a favorire il porto, la sua economia e il lavoro, all' interno di una città accogliente, che salvaguarda l' ambiente, la vivibilità e la salute'. L' intervento è inserito nel programma straordinario di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto (ex art 9bis Decreto Genova Legge n. 130/2018).



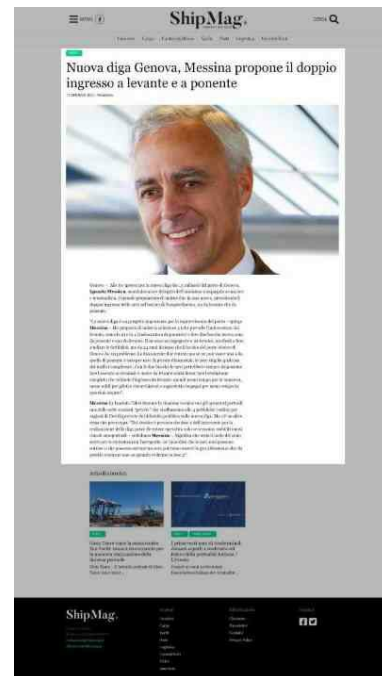
Pra', la promessa di Bucci: "Parco delle Dune pronto entro un anno"

di M.C. mercoledì 13 gennaio 2021 GENOVA - "Le dune di Pra' - il progetto che darà sollievo al quartiere allontanando i rumori del terminal **portuale** - saranno pronte entro un anno": lo ha dichiarato il sindaco di Genova Marco Bucci. "Oggi - scrive Bucci in una nota - insieme al Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini e all'assessore allo sviluppo **portuale** del Comune di Genova Francesco Maresca, ho effettuato un sopralluogo al cantiere delle Dune presso la Fascia di rispetto di Pra' per fare il punto con gli uffici tecnici sullo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione del Parco. Il Parco delle Dune sarà un vero e proprio polmone verde che contribuirà a riqualificare ulteriormente il quartiere e creerà una zona filtro tra Porto e città. Sarà un fiore all'occhiello per tutto il ponente cittadino dove poter trascorrere il tempo libero e praticare sport all'aria aperta. Contiamo di avere tutto pronto tra un anno!", conclude il sindaco di Genova. Approfondimenti Le Dune di Pra' prendono forma, lunedì i lavori entrano nel vivo PsA Pra', inaugurate due nuove gru di ferrovia PsA-Sech, sindacati in rivolta: "Patti non rispettati" PsA Pra', salgono a sei i binari ferroviari del terminal.

The screenshot shows the PrimoCanale.it website interface. The main headline reads: "Oggi sopralluogo del primo cittadino con il presidente del porto Pra', la promessa di Bucci: 'Parco delle Dune pronto entro un anno'". Below the headline is a sub-headline: "di M.C. mercoledì 13 gennaio 2021". There is a small photo of Mayor Marco Bucci and other officials at the site. The article text is partially visible, mentioning the project's goal to create a green area and filter zone between the port and the city. On the right side, there are several promotional banners, including one for "100 ANNI D'Bandiera Rossa" and another for "GRIF HOUSE". At the bottom, there is a section titled "Approfondimenti" with links to related articles, and a "Video" section with a thumbnail of the port area.

Nuova diga Genova, Messina propone il doppio ingresso a levante e a ponente

Genova Alle tre ipotesi per la nuova diga da 1,3 miliardi del porto di Genova, Ignazio Messina, amministratore delegato dell'omonima compagnia armatrice e terminalista, risponde proponendo di unirne due in una nuova, prevedendo il doppio ingresso delle navi nel bacino di Sampierdarena, sia da levante che da ponente. La nuova diga è un progetto importante per la sopravvivenza del porto spiega Messina -. Ho proposto di unire la soluzione 3 (che prevede l'imboccatura dal levante, come la 2) e la 4 (imboccatura da ponente) e fare due bocche nuove, una da ponente e una da levante. Non sono un ingegnere o un tecnico, toccherà a loro studiare le fattibilità, ma da 24 anni diciamo che il bacino del porto storico di Genova ha un problema: ha fisicamente due entrate ma se ne può usare una sola, quella di ponente è solo per navi di piccole dimensioni, lo zero virgola qualcosa dei traffici complessivi. Con le due bocche le navi potrebbero entrare da ponente fare l'accosto ai terminal e uscire da levante senza dover fare l'evoluzione completa che richiede l'ingresso da levante: quindi meno tempo per la manovra, meno soldi per piloti e rimorchiatori e soprattutto impegni per meno tempo lo specchio acqueo. Messina ha lanciato l'idea durante la riunione tecnica con gli operatori portuali, una delle sette sessioni private che si affiancano alle 4 pubbliche (online per ragioni di Covid) previste dal dibattito pubblico sulla nuova diga. Ma c'è un altro tema che preoccupa. Nel dossier è previsto che fase 2 dell'intervento per la realizzazione della diga potrà diventare operativa solo se verranno stabiliti nuovi vincoli aeroportuali sottolinea Messina -. Significa che resta il nodo del cono aereo per la vicinanza con l'aeroporto. Se Enac dirà che le navi non possono entrare o che possono entrare ma non potranno esserci le gru abbastanza alte da poterle scaricare non so quando vedremo la fase 2.

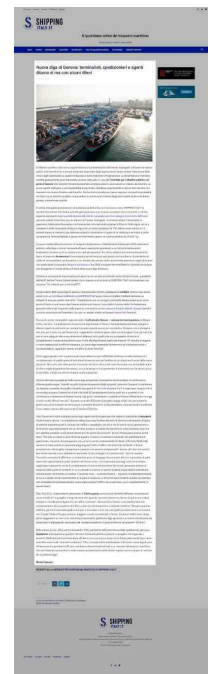


Shipping Italy

Genova, Voltri

Nuova diga di Genova: terminalisti, spedizionieri e agenti dicono sì ma con alcuni rilievi

Il dibattito pubblico sulla nuova diga di Genova e la presentazione del Dossier di progetto sull'opera (la relativa analisi costi benefici non è ancora stata resa disponibile dagli organizzatori) hanno attirato l'attenzione della città e degli stakeholder su questo ambizioso e costo intervento infrastrutturale. La cittadinanza al momento sembra generalmente poco interessata al tema, fatto salvo il caso del Comitato per il dibattito pubblico sul porto di Genova' che nei giorni prossimi presenterà un'ampia serie di osservazioni su metodo del dibattito, su alcuni aspetti dell'opera e sull'impossibilità di esprimere valutazioni approfondite su alcuni temi specifici dal momento che manca l'analisi costi benefici. Anche diversi accademici hanno espresso non poche perplessità sul fatto che un dibattito pubblico possa andare in scena senza l'esame degli studi e delle analisi che hanno portato a determinati risultati. In attesa che questa procedura di consultazione pubblica faccia il suo breve corso, SHIPPING ITALY ha sondato il sentiment del cluster portuale genovese dopo aver ricevuto da diversi attori commenti e critiche negative al progetto dopo la pubblicazione dell'articolo nel quale sono stati spiegati pro e contro dell'opera secondo quanto è riportato nero su bianco nel Dossier di progetto. In estrema sintesi il documento in questione, tralasciando l'esistenza e la funzione dei vicini terminal container di Prà e di Vado Ligure, arriva a sostenere l'utilità di spostare al largo la diga (con un costo compreso fra 750 milioni come minimo e 1,3 miliardi di euro al massimo) per ottenere un bacino d'evoluzione in grado di far attraccare nel tratto di porto compreso fra Terminal Bettolo e Genoa Port Terminal le grandi navi portacontainer da 24.000 Teu. La quasi totalità delle associazioni di categoria direttamente o indirettamente interessate dall'investimento pubblico nella diga si dicono favorevoli all'opera, soprattutto guardando a un orizzonte temporale di lunghissimo termine; pochi (o silenti) sono stati gli oppositori. Fra chi ha preferito non intervenire sul tema figura ad esempio Assiterminal, l'associazione dei terminal portuali guidata da Luca Becce. Il presidente ha scelto di non esprimersi, anche se non è un mistero che uno dei motivi di profonda spaccatura negli ultimi anni con quella parte di associati che poi è fuoriuscita a fine 2020 (tra questi terminal Bettolo e Spinelli) era propria una divergenza di vedute anche sul tema della nuova diga di Genova. Sul tema è curiosamente intervenuto pochi giorni fa con un post su LinkedIn anche Stefano Corsini, presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, che in risposta a un articolo di SHIPPING ITALY ha domandato con sorpresa: Un miliardo per un terminal???. Fra gli scettici della nuova diga di Genova c'era poi Guido Nicolini, presidente di Confetra, che nei mesi scorsi proprio con un contributo pubblicato su SHIPPING ITALY aveva messo in dubbio l'utilità di spendere un miliardo di euro per questo intervento. Onestamente non so se oggi la portualità italiana possa porsi come priorità il tema di una nuova diga foranea nel porto di Genova aveva detto il vertice della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, ricevendo la pronta replica di Roberto Spinelli (Gruppo Spinelli), convinto sostenitore dell'intervento che avrà un impatto diretto sul proprio Genoa Port Terminal. Favorevoli anche i terminalisti rappresentati in Confindustria Genova sezione terminal operators da Beppe Costa, che dice: La realizzazione di una nuova diga foranea di fronte a Sampierdarena potrebbe spingere a ulteriori ingenti investimenti per rendere le proprie aziende ancora più competitive. Un'opera così è strategica non solo per il porto ma per l'intera città. Il gigantismo navale di questi ultimi anni ha tagliato fuori gli scali che non si sono adeguati alle nuove dimensioni delle navi; ed è quello che sta succedendo al bacino di Sampierdarena, stretto tra banchine troppo vicine alla diga foranea (opera pensata nel 19° secolo) e soggetto a vincoli aeroportuali di difficile rimozione.



Shipping Italy

Genova, Voltri

La nuova diga renderebbe le manovre e gli accosti più sicuri e accrescerebbe la capacità in termini di traffici di alcuni terminal. Costa aggiunge però che a questo punto si porrebbe non più indifferibile nel tempo la realizzazione e/o il completamento di quelle opere infrastrutturali attese da anni per facilitare la circolazione e l'uscita della merce dal porto. Non parlo solo della gronda di ponente, del terzo valico e del nodo ferroviario, ma anche delle opere di ultimo miglio (soprattutto ferroviario), su cui da tempo si è programmato di intervenire ma che ancora poco è stato fatto. Il tutto con enormi ricadute sull'occupazione. Circa le alternative progettuali della nuova diga prospettate, il presidente dei terminalisti in Confindustria afferma quanto segue: Avendo raccolto le prime impressioni degli associati, saremmo favorevoli a mantenere sia l'entrata a ponente che quella a levante, una specie di mix tra le soluzioni 3 e 4. In ogni caso, auspico che la nuova diga accresca l'operatività di tutti i terminal di Sampierdarena (anche quelli più a ponente) e che contribuisca a potenziare le diverse funzioni del porto, mantenendo competitiva l'offerta differenziata che oggi il nostro scalo offre al mercato. A questo proposito il Dossier di progetto spiega infatti che, per portare le grandi navi portacontainer nei terminal più a ponente del bacino di Sampierdarena, sarà necessario modificare il cono aereo imposto dal vicino scalo Cristoforo Colombo. Voto favorevole è stato espresso anche dagli agenti marittimi genovesi che, tramite il presidente di Assagenti Paolo Pessina, dicono: La realizzazione della nuova diga foranea del porto di Genova è certamente un'opera di estrema importanza per lo sviluppo dei traffici e, soprattutto, per far sì che le navi di nuova generazione e dimensioni, sia portacontainer che da crociera, possano accedere alle banchine in tutta sicurezza, cosa che non sarebbe possibile con le attuali dimensioni dei bacini d'evoluzione. Anche Pessina però avanza alcuni rilievi: Per dare un senso e poter sfruttare appieno i cospicui investimenti necessari alla realizzazione di quest'opera, che parto dal presupposto che, come ha anche recentemente dichiarato il Ministro De Micheli, saranno di mano pubblica, e per poter raggiungere i livelli di traffico che sono stati dichiarati in fase di presentazione del progetto, bisogna tener presente che saranno indispensabili almeno altri due interventi di tipo infrastrutturale e uno, altrettanto importante, di tipo strategico e di promozione. Il primo riguarda l'assoluta necessità di effettuare un imponente piano di dragaggi che consenta alle navi sopraccitate di poter manovrare agevolmente in porto tenendo nel dovuto conto i loro importanti pescaggi, così come si deve raggiungere celermente anche il completamento di tutte le infrastrutture ferroviarie necessarie almeno al trasporto della quota di container di cui si prevede la crescita, in quanto sarebbe impensabile incrementare l'attuale quota che transita via camion. Il secondo caso conclude Pessina riguarda il marketing territoriale di cui si è parlato anche recentemente in un paio di occasioni, si dovrà trovare il modo di vendere sul mercato con competenza e professionalità le nuove opportunità di traffico che si apriranno con il completamento di queste opere. Gian Enzo Duci, vicepresidente (genovese) di Confrtrasporto, promuove la fattibilità dell'opera sottolineando come si tratti di un progetto a lungo termine che riguarda i prossimi decenni e che non si può e non si deve limitare a considerazioni legate solo al traffico container. Secondo Duci l'analisi costi benefici dedicata esclusivamente alle prospettive di traffico e alle navi che trasportano container è riduttiva: Bisogna guardare all'Africa, perché il trend demografico europeo e mondiale ci dice che sarà quello probabilmente il continente con il quale l'Italia e l'Europa avranno i maggiori scambi commerciali in futuro. Si parla di traffici che in larga parte viaggeranno su navi ro-ro, non solo portacontainer, quindi una diga spostata e un bacino d'evoluzione più ampio sono il presupposto necessario per rendere competitivo il porto di Genova nei prossimi 100 anni. Dello stesso avviso, infine, anche Alessandro Pitto, presidente dell'associazione degli spedizionieri genovesi Spediporto, che esprime un giudizio del tutto favorevole perché si parla di un progetto che riguarda i prossimi 30-40 anni ed è da interpretare all'interno di un puzzle più ampio di cui fanno parte anche terzo valico, nodo ferroviario e altri interventi su Genova. Pitto conclude infine sottolineando che con la nuova diga il porto di Genova potrà garantire fra 40 anni condizioni infrastrutturali ottimali a un mercato del trasporto marittimo che nel frattempo sarà evoluto e vedrà scenari probabilmente molto



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Nuova diga di Genova, Messina propone il doppio ingresso a levante e ponente

Genova - Alle tre ipotesi per la nuova diga da 1,3 miliardi del **porto** di **Genova** Ignazio Messina, amministratore delegato dell' omonima compagnia armatrice e terminalista, risponde proponendo di unirne due in una nuova, prevedendo il doppio ingresso delle navi nel bacino di Sampierdarena, sia da levante che da ponente. « La nuova diga è un progetto importante per la sopravvivenza del **porto** » premette e poi spiega «Ho proposto di unire la soluzione 3 (che prevede l' imboccatura dal levante, come la 2) e la 4 (imboccatura da ponente) e fare due bocche nuove, una da ponente e una da levante. Non sono un ingegnere o un tecnico, toccherà a loro studiare le fattibilità, ma da 24 anni diciamo che il bacino del **porto** storico di **Genova** ha un problema: ha fisicamente due entrate ma se ne può usare una sola, quella di ponente è solo per navi di piccole dimensioni, lo zero virgola qualcosa dei traffici complessivi. Con le due bocche le navi potrebbero entrare da ponente fare l' accosto ai terminal e uscire da levante senza dover fare l' evoluzione completa che richiede l' ingresso da levante: quindi meno tempo per la manovra, meno soldi per piloti e rimorchiatori e soprattutto impegni per meno tempo lo specchio acqueo». Messina ha lanciato l' idea durante la riunione tecnica con gli operatori portuali, una delle sette sessioni «private» che si affiancano alle 4 pubbliche (online per ragioni di Covid) previste dal dibattito pubblico sulla nuova diga. Ma c' è un altro tema che preoccupa. « Nel dossier è previsto che fase 2 dell' intervento per la realizzazione della diga potrà diventare operativa solo se verranno stabiliti nuovi vincoli aeroportuali - sottolinea Messina -. Significa che resta il nodo del cono aereo per la vicinanza con l' aeroporto. Se Enac dirà che le navi non possono entrare o che possono entrare ma non potranno esserci le gru abbastanza alte da poterle scaricare non so quando vedremo la fase 2» .



Genova24

Genova, Voltri

Dal governo via libera al Recovery plan, c'è speranza per lo Skytram in Valbisagno

Nel documento si parla di progetti individuati per il trasporto pubblico a Genova, in ballo anche la monorotaia Aeroporto-Erzelli

Genova . Potrebbe esserci anche il cosiddetto Skytram , la metropolitana sopraelevata che collegherà Brignole a Molassana , tra gli interventi che il Governo finanzia attraverso il Piano nazionale di ripresa e resilienza , approvato ieri dal Consiglio dei ministri (scaricalo qui), che stabilisce come spendere i 210 miliardi del recovery fund . Il documento non cita espressamente il progetto, ma all' intero della missione numero 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica" si legge: "La misura prevede realizzazione di 195 km di rete attrezzata per il trasporto rapido di massa . Tra gli interventi già individuati vi sono quelli che coinvolgono **Genova** , Bergamo, Rimini, Firenze, Roma e Palermo. Inoltre, si prevede la realizzazione di ulteriori 97 km di rete attrezzata per sistemi di trasporto rapido di massa. Gli interventi oggetto di questo secondo gruppo saranno individuati tramite una nuova manifestazione di interesse nei primi mesi del 2021. Dunque l' unica certezza per ora è che arriveranno nuovi soldi per il trasporto pubblico a **Genova** . In verità non c' è solo lo Skytram perché il Comune, tramite la Regione, aveva chiesto anche i fondi per realizzare la monorotaia tra la futura stazione ferroviaria dell' Aeroporto e il parco tecnologico di Erzelli , 113 milioni per la parte a monte e circa altrettanti per il collegamento al Colombo. L' istanza era già stata respinta una prima volta dal Mit per carenze progettuali. Ma alla fine è possibile che il recovery plan possa finanziare anche (o soltanto) quest' opera per cui è in dirittura d' arrivo la progettazione preliminare . Per realizzare il progetto di Skytram scelto da Tursi, quello presentato da Alstom-Itinera-Meridiam , servono 580 milioni di euro. Per pagarlo le alternative principali sono tre . La prima: intraprendere la strada del project financing , cioè addossare ai privati l' intero investimento - col possibile ingresso di altri soggetti - per poi corrispondere un canone di gestione (la richiesta attuale ammonta a 1,78 miliardi in 30 anni, ma finché non si firma un contratto si può trattare). La seconda: mantenere sul tavolo la proposta già dichiarata "di interesse pubblico" ma cercare di ottenere un finanziamento statale che tuttavia non potrebbe superare il 50% . La terza: farsi finanziare l' intera opera, ma a quel punto sarebbe necessaria una gara . Lo Skytram misura "appena" 6,5 chilometri, quindi potrebbe rientrare senza problemi nei 195 chilometri citati dal recovery plan . In ogni caso il Comune lo inserirà anche nell' elenco con cui parteciperà alla call del ministero dei Trasporti in scadenza il 15 gennaio , una "lista della spesa" che vale ben un miliardo e 200 milioni compresi anche i tre prolungamenti della metropolitana (Rivarolo, Terralba e Sampierdarena) e la monorotaia Aeroporto-Erzelli, anche questa presente in entrambe le istanze. Il piano approvato ieri dal Consiglio dei ministri cita anche la nuova diga foranea per il **porto** di **Genova** , ma non menziona l' importo assegnato. La ministra Paola De Micheli durante la presentazione del dibattito pubblico aveva confermato la dotazione di 500 milioni da integrare eventualmente in seguito (il costo totale dell' opera sarà di 1-1,3 miliardi a seconda della variante che verrà scelta) mentre il deputato leghista Edoardo Rixi fino all' ultimo ha spinto perché la cifra tornasse a un miliardo come inizialmente previsto. Tra gli altri finanziamenti che la Liguria aveva chiesto ci sono: interventi di ammodernamento all' ospedale Gaslini di **Genova** (115 milioni), interventi all' ospedale Galliera (103 milioni), il tunnel della Val Fontanabuona , riqualificazione della Valpolcevera e in particolare dell' area del cerchio rosso sottostante al ponte San Giorgio, il piano per la rigenerazione del centro storico genovese, il cavo Blue Med , l'





Shipping Italy

Genova, Voltri

Noli container avanti tutta: +212% in un anno sulla rotta Shanghai Genova

I noli marittimi per il trasporto di container proseguono la loro corsa verso l'alto che a questo punto solo il Capodanno cinese potrà rallentare. Il database Xeneta segnala che alcuni caricatori si stanno vedendo proporre rate da 10.500 dollari per la spedizione di un container da 40 piedi tra Cina e i principali porti europei ed evidenzia il fatto che i prezzi reali sul mercato sarebbero di un 20% maggiori rispetto a quelli riportati ad esempio dal Shanghai Containerized Freight Index. Proprio il Capodanno cinese di febbraio, e la fretta di spedire merci prima della festività, è la ragione per cui, secondo Freightos, negli ultimi giorni è ulteriormente aumentata la domanda di spedizioni con relativo aumento dei noli anche sul trade transpacifico. L'ultimo Shanghai Containerized Freight Index indicava pochi giorni fa noli in aumento fino a 4.452 dollari per Teu (container da 20 piedi) per la rotta Asia Mediterraneo, un +10% rispetto alle tariffe raggiunte dal mercato a fine 2020. Secondo il World Container Index di Drewry, invece, il nolo spot Shanghai Genova per ogni container da 40 piedi (Feu) è arrivato in media a 8.380 dollari, in crescita di 1.282 dollari (+18%) rispetto alla settimana scorsa. Se comparato con l'inizio del 2020, invece, il balzo è del +212%.



Autostrada A7, rischio caos per corsia unica tra Genova Ovest e Bolzaneto dal 18 gennaio

di Silvia Isola martedì 12 gennaio 2021 GENOVA - Una corsia unica tutto il giorno per almeno 40 giorni tra il casello di Genova Ovest e quello di Genova Bolzaneto, a partire dalla notte tra il 18 e il 19 gennaio 2021 verrà attivato un cantiere in A7, dal km 131+900 al km 131+200 in direzione nord. Per l'occasione la società di gestione invita a evitare Genova: "Per il traffico pesante in uscita dal PSA di Voltri e diretto a Nord o direzione Centro o Sud Italia il consiglio - fa sapere Aspi - è di evitare il nodo genovese, e di seguire l'itinerario alternativo percorrendo A26 - A21 - A1". Sono queste le previsioni del nuovo cantiere di Autostrade sulla A7 Genova-Milano che, come anticipato da Primocanale (LEGGI QUI) sarebbe dovuto partire già dalla giornata di martedì 12 e che rischierà di paralizzare tutto il nodo genovese e la viabilità cittadina. A farne le spese, come sempre, sono i genovesi e i liguri che si muovono in autostrada per raggiungere il proprio posto di lavoro, ma anche il mondo dell' autotrasporto. La conferma dello slittamento dei lavori alla prossima settimana è arrivata dal comitato operativo viabilità che si è riunito nella mattinata di lunedì in Prefettura a Genova. I lavori riguarderanno la sostituzione di circa 150 - 200 metri di barriere di sicurezza (guard rail) in prossimità della confluenza della A10 est con la A7 nord. Il cantiere interesserà circa 600 metri della carreggiata con chiusura della corsia di sorpasso in un tratto privo di corsia di emergenza e, visto il tipo di lavorazioni che richiedono temperature non troppo rigide, lavorerà prevalentemente nelle ore diurne, su un orario esteso dalle 6 alle 22. Il nodo genovese rischia di andare letteralmente in tilt, basti pensare che è prevista sempre una coda tra uno e due chilometri e che nel tardo pomeriggio, secondo le previsioni, la coda potrebbe arrivare fino ai 12 chilometri interessando quindi non solo l'autostrada ma anche tutto il traffico del centro ponente genovese. "Noi siamo ormai abituati a convivere con i lavori notturni", spiega Giuseppe Bossa, coordinatore dell' osservatorio autotrasporto a Genova, a Primocanale. "Purtroppo si tratta di uno smantellamento del guardrail su tutto il percorso, a quanto ci hanno detto, per sostituirlo con quello a norma". E le previsioni sono di traffico intenso e code, "ma se sull' unica corsia percorribile si verificassero degli incidenti, non oso immaginare che cosa potrebbe accadere". L' indicazione è tra i 40 e i 50 giorni e non si tratta del periodo delle feste, "in cui già tra il primo di gennaio e l' Epifania abbiamo già dovuto sopportare la riduzione della A10 in una corsia unica, senza che abbiano fatto un bypass all' altezza del casello di Genova Pegli: cosa per noi inspiegabile", ricorda Bossa. Proprio dall' osservatorio dell' autotrasporto è partita una richiesta ossia quella di lottizzare il cantiere a blocchi di un chilometro. In attesa di una risposta nelle prossime ore è previsto un vertice tra autorità portuale, Capitaneria e polizia locale. Un mezzo di soccorso pesante verrà inoltre dedicato in modalità permanente al cantiere, per interventi tempestivi in caso di incidente o di necessità di rimozione di mezzi dalla carreggiata nel tratto. Di seguito le viabilità alternative individuate di concerto con Polizia Stradale e Polizia Municipale. Per il traffico a lunga percorrenza proveniente da Ventimiglia e diretto verso Milano o verso Centro e Sud Italia, si suggerisce di utilizzare l'itinerario alternativo A26, A21, A1. Per il traffico portuale nazionale in uscita sono state individuate le seguenti viabilità alternative:

- Varco Derna, proseguirà su Via della Superba per allacciarsi alla A10 a Genova Aeroporto e proseguirà su A10 se diretto a Nord; se diretto nelle località intermedie tra Bolzaneto e Ronco Scrivia potrà proseguire per Via Tra Benedetti in viabilità ordinaria e proseguire fino alla stazione di Genova Bolzaneto per il reingresso in A7 nord;
- Varco Etiopia, in uscita proseguirà su Via Milano per inversione in Via Pietro Chiesa e prosecuzione su Lungo Mare Canapa per le alternative già citate sopra.

Per il traffico pesante in uscita dal PSA di Voltri e diretto a Nord o direzione Centro o Sud Italia il consiglio è di evitare il nodo genovese, e di seguire l'itinerario alternativo A26 - A21 - A1.





già citate sopra. Per il traffico pesante in uscita dal PSA di Voltri e diretto a Nord o direzione Centro o Sud Italia il consiglio è di evitare il nodo genovese, e di seguire l' itinerario alternativo percorrendo A26 - A21 - A1. Approfondimenti Di Battista: "Dopo il Morandi la revoca non basta, bisogna nazionalizzare Autostrade" Neve in autostrada, la sindaco Rosa Oliveri: "A Isolabuona area emergenza tir" Autostrada A10, slitta la riapertura dei caselli di Pegli e Pra'. Lunghe code di tir Autostrada A10, ancora chiusi i caselli di Genova Pegli e Pra'. Altra giornata di code Autostrade, rinviato al 18 gennaio il cantiere sulla A7 tra Genova Ovest e Bolzaneto.

La Spezia e Carrara Per le banchine in arrivo 40 milioni

Nel Recovery Plan anche 30 milioni per il porto della Spezia e 10,7 per quello di Marina di Carrara, gestiti dall' Autorità del Mar Ligure Orientale presieduta da Mario Sommariva. I 30 milioni serviranno per la costruzione del molo e l' elettrificazione del nuovo Terminal crociere, su cui Costa, Msc e Rccl investono a loro volta 41 milioni. A Marina di Carrara previste invece opere per il miglioramento dell' accessibilità marittima.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Porto, arrivano 30 milioni del Recovery Plan «Stanziati per l'elettificazione delle banchine»

Il presidente Sommariva: «Passaggio fondamentale, denaro destinato alla realizzazione del nuovo molo crociere»

LAURA IVANI

La Spezia Trenta milioni di euro per il porto. Per l'elettificazione delle banchine e per il nuovo molo crociere. È quanto è stato messo all'interno del piano nazionale di ripresa e resilienza, approvato dal Governo, sull'impiego delle risorse europee del Recovery Plan - Next Generation Eu che verrà presentato a Bruxelles. La rivoluzione green dello scalo spezzino parte da qui. Le risorse serviranno realizzare la nuova banchina che avrà radice su Calata Paita. Proprio lì è prevista la costruzione, con un project financing a cura di Costa, Msc e Royal Caribbean, della nuova stazione crocieristica della Spezia. Un punto di svolta, perché il "tesoretto" è sufficiente anche alla riqualificazione della Calata e alla parte tecnologica con l'elettificazione del nuovo molo crociere. Sono buone notizie quelle che arrivano da Roma e che sono state condivise dal nuovo presidente dell'Autorità di Sistema Orientale del Mar Ligure Orientale, Mario Sommariva, ieri nel primo incontro con le organizzazioni sindacali. Le opere in questione devono essere realizzate dall'Authority e sono propedeutiche all'avvio della realizzazione dell'edificio che ospiterà la stazione crocieristica gestita, con una concessione di 37 anni, dai tre colossi del mare. Che investiranno 41 milioni. I 30 milioni richiesti nel Recovery per molo ed elettificazione, invece, rientrano nel progetto integrato porti d'Italia, con l'obiettivo di potenziare la competitività del sistema portuale italiano. La Spezia è tra gli hub segnalati per una richiesta di «aumento della capacità portuale». Previsti anche 10,7 milioni di euro per il porto di Marina di Carrara, per un miglioramento dell'accessibilità marittima: prevista la copertura di uno dei quattro lotti del nuovo waterfront non ancora finanziati. Alla Spezia il nuovo molo crociere, o «pennello» come è stato spesso nominato, avrà forma a trapezio, con la testa orientata a sud. Sarà leggermente inclinato quindi, e non perpendicolare alla Calata. Secondo il progetto esecutivo approvato, la banchina consentirà l'accosto contemporaneo di due navi di ultima generazione, alimentate elettricamente direttamente da terra. Abbattendo così le emissioni in atmosfera. I due lati del molo saranno di 393 metri, a levante, e 339 metri a ponente. Sulla fondazione del molo crociere sarà realizzata la stazione crocieristica. In attesa della presentazione al Parlamento Europeo, l'inserimento delle risorse per La Spezia nel piano è un passaggio «fondamentale - ha sottolineato Sommariva - perché ci permetterà di realizzare oltre alla banchina anche dotazione tecnologia ed elettificazione necessaria a un nuovo sviluppo. Ciò innesca naturalmente gli interventi necessari anche su Calata Paita». Attualmente occupata da Contship, ma che dovrebbe essere restituita alla città per avviare la realizzazione del nuovo waterfront. Intanto i sindacati accolgono con favore la notizia dei 30 milioni per il porto spezzino. «Investimenti che guardano al porto in chiave green - ha detto la segretaria generale della Cgil, Lara Ghiglione - nella volontà di conciliare ambiente e lavoro». «Sarebbe contraddittorio adesso - ha aggiunto Marco Furletti, Uil - avere le risorse e non poterle spendere».

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.



le reazioni dopo la riunione con il vertice dell' ente

L' Authority e i sindacati «Confronto positivo»

L. IV.

La Spezia«C' è la volontà reciproca di costruire una modalità di confronto permanente sulle prospettive e sullo sviluppo del porto. Il confronto sarà il nostro metodo di lavoro». Mario Sommariva, presidente appena insediato dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Ligure Orientale, vuole consultare in modo strutturale i rappresentanti dei lavoratori. L' intenzione è quella di costituire un vero e proprio organismo, da convocare ogni qualvolta sarà necessario. «Un approccio positivo - ha commentato Antonio Carro, presente ieri con Marco Moretti per Cisl all' incontro con il presidente -. Abbiamo apprezzato l' interesse a sviluppare l' occupazione in termini di innovazione e formazione». «La volontà è che oltre ai numeri cresca la qualità del lavoro - interviene Lara Ghiglione, Cgil, presente alla riunione con Stefano Bettali -. Abbiamo richiesto di fare quadrato perché venga terminato il raddoppio della ferrovia Pontremolese, snodo fondamentale». Per Uil hanno partecipato all' incontro Mario Ghini e Marco Furletti. «Il fatto di istituire un percorso comune nel processo decisionale è positivo, questo confronto manca dal 2016, da quando con la riforma i sindacati non sono più all' interno dei comitati portuali». Toccato, ovviamente, il tema degli investimenti di Contship. «Una questione complicata, su cui siamo già al lavoro. Dobbiamo essere pronti ad avere le soluzioni» ha detto Sommariva. Intanto oggi ci sarà il confronto tra sindacato e Contship sulle nuove 11 settimane di cassa integrazione. --l. iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Sacchi al posto della banchina Dove sono i 7,5 milioni stanziati?»

Ancisi (LpRa) punta il dito sulla situazione di Porto Corsini dove non è mai stata realizzata una nuova sponda

A Porto Corsini, c'è chi ha messo dei sacchi per tamponare la vecchia banchina di protezione dalle acque del Candiano. «Lo ha fatto pietosamente qualcuno, forse dell' **Autorità Portuale** - scrive Alvaro Ancisi, capogruppo in consiglio comunale di Lista per Ravenna -, dopoché il 16 dicembre avevo sollevato in consiglio comunale, con un question time rivolto al sindaco, il problema della totale esposizione di Porto Corsini alla possibile scorribanda del canale dal lato di via Molo San Filippo che affianca l'abitato. Rilanciai allora il seguente grido di dolore di un gruppo di residenti: "Il lavoro è incompiuto per oltre la metà, mettendo in serio pericolo l'abitato dalle pericolose alte maree. Sull'altra sponda di Marina di Ravenna, il lavoro è stato iniziato e ultimato nella stessa fase. Ci domandiamo perché i lavori mancanti non iniziano, visto che l'opera è stata già finanziata». Come fa sapere Ancisi, la risposta del vicesindaco, assessore al Porto, è stata questa: «Per il tratto di Molo San Filippo, situato all'inizio del centro abitato, si fa presente che al momento l'intervento non è a bilancio dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** per il costo significativo (7,5 milioni di euro), ma la stessa **Autorità** sta verificando la possibilità di reperire risorse ministeriali o cambiare la programmazione di altri interventi. Resta la sentita esigenza». «Dove sono finiti i 7,5 milioni stanziati nel 2018, certificati dalla Gazzetta Ufficiale? - scrive ancora Ancisi - Perché a Marina l'intervento iniziato è stato completato senza interruzioni? Un canale dovrebbe avere due sponde. Porto Corsini ne ha mezza, che lascia scoperta da ogni minima agitazione delle acque metà delle case del paese dalla parte dell'ingresso».



Autorità portuale, Rossi riconfermato La crisi di governo non frena la nomina

RAVENNA Da mesi ormai appariva solamente come un passaggio formale e la proposta era giunta senza problemi al vaglio delle commissioni competenti di Camera e Senato. E ieri, dopo un rinvio che aveva fatto assumere un tratto thrilling alla partita, la ministra Paola De Micheli ha firmato il decreto che nomina, per un mandato di altri quattro anni, Daniele Rossi alla guida dell' **Autorità di sistema portuale** di Ravenna. La proposta dopo un primo esame lo scorso 14 dicembre aveva visto la propria approvazione a Palazzo Madama martedì, con 17 voti favorevoli, quattro contrari e un astenuto. A chiedere un rinvio della votazione era stato però il relatore, Gregorio De Falco, del gruppo Misto, che aveva agitato il coinvolgimento di Rossi nell' inchiesta sulla rimozione della Berkan B. All' opposizione dell' ex senatore pentastellato, si era aggiunto però il sostegno del governo, espresso dal sottosegretario Salvatore Margiotta, che aveva chiarito da parte dell' Esecutivo «l' assoluta determinazione a procedere con una proposta di nomina che ha sempre sostenuto convintamente», e sprimendo una valutazione positiva «sull' operato, sulle capacità professionali e sulla adeguatezza a proseguire nell' incarico di Rossi». Opinione corroborata dal componente del Pd nella commissione, Vincenzo D' Arienzo, e dal parere favorevole alla nomina anche di Agostino Santillo, del Movimento 5 Stelle. Dopo la nomina di Rossi, giungono le prime reazioni del mondo ravennate. Ed è con una nota che il presidente di Legacoop Romagna Mario Mazzotti, «a nome dei cooperatori romagnoli», annuncia di aver inviato le sue più sentite congratulazioni a Daniele Rossi per la riconferma alla presidenza Daniele Rossi dell' **Autorità Portuale** di Ravenna. Un messaggio nel quale il rappresentante del movimento cooperativo rinnovava - all' indomani dell' affidamento dei lavori per il cantiere da 200 milioni di euro del progetto Hub **portuale**, decisivo per la riconferma di Rossi - la «disponibilità di Legacoop Romagna e delle cooperative associate a collaborare e impegnarsi per realizzare gli ambiziosi progetti di rilancio e crescita del porto». Il coordinatore provinciale di Iv, Roberto Fagnani, si unisce alle congratulazioni a Rossi, sottolineando come sia stato «scongiurato il ritardo della nomina, nonostante la grave crisi istituzionale e le illusioni di chi aveva messo in dubbio il nostro sostegno per via della situazione politica».



(ANSA) - BOLOGNA, 13 GEN - Daniele Rossi è stato confermato, da un decreto firmato dalla ministra alle Infrastrutture Paola De Micheli, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centro settentrionale per il prossimo quadriennio. Il presidente di Legacoop Romagna Mario Mazzotti, a nome dei operatori romagnoli, ha inviato "le più sentite congratulazioni" a Rossi, per la conferma al **Porto di Ravenna**, ringraziandolo per il lavoro svolto e rinnovando "la disponibilità di Legacoop Romagna e delle cooperative associate a collaborare e impegnarsi per realizzare gli ambiziosi progetti di rilancio e crescita del **porto**". (ANSA).



AdSP Mare Adriatico centro settentrionale: notificata la nomina a presidente a Rossi

(FERPRESS) - Ravenna, 13 GEN - E' stato notificato al Dottor **Daniele Rossi** il Decreto firmato dalla Ministra De Micheli, con il quale è nominato Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico centro settentrionale** per il prossimo quadriennio.



Informare

Ravenna

Notificata a Rossi la conferma della nomina a presidente dell' AdSP dell' Adriatico centro settentrionale

È alla guida dell' ente da fine 2016 Oggi a Daniele Rossi è stato notificato il decreto firmato dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, con il quale è confermato presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale per il prossimo quadriennio. Rossi è al vertice dell' ente, che amministra il porto di Ravenna, dalla fine del 2016.





13 gennaio 2021

Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto

15.30 GMT+1

Notificata a Rossi la conferma della nomina a presidente dell'AdSP dell'Adriatico centro settentrionale

È alla guida dell'ente da fine 2016

Oggi a Daniele Rossi è stato notificato il decreto firmato dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, con il quale è confermato presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale per il prossimo quadriennio. Rossi è al vertice dell'ente, che amministra il porto di Ravenna, dalla fine del 2016.

WEB

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	
	13 jan	14 jan	Cerca
O Altre destinazioni	2021	2021	

Traduci

[Indice](#) •
 [Prima pagina](#) •
 [Indice notizie](#)

informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 10123 Genova - ITALIA
 tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail: info@informare.it

Informazioni Marittime

Ravenna

Daniele Rossi bissa la presidenza del sistema portuale di Ravenna

Notificato il decreto di nomina da parte del ministero dei Trasporti. Guiderà l' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Centro-Settentrionale fino al 2024

La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato il decreto di nomina di Daniele Rossi a presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico Centro-Settentrionale, ovvero il **porto** di **Ravenna**. Rossi era già presidente dell' Adsp da quattro anni circa, dalla fine del 2016, anno di nascita del nuovo istituto che gestisce e programma gli scali commerciali d' Italia. Confermato, quindi, per altri quattro anni, fino al 2024.



Daniele Rossi guiderà ancora Ravenna

ROMA È stato notificato oggi a Daniele Rossi, il Decreto firmato dalla ministra Paola De Micheli, con il quale è nominato presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale per il prossimo quadriennio. La nomina segue la votazione della commissione Trasporti del Senato che si è espressa a favore di Rossi che resterà quindi a guidare il porto di Ravenna, proseguendo nel suo lavoro degli ultimi quattro anni, affiancandolo a quello portato avanti come numero uno di **Asoporti**.



The screenshot shows the website of the 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. The main headline is 'Daniele Rossi guiderà ancora Ravenna'. Below the headline, it states 'Arrivata la nomina ufficiale per il secondo mandato'. A photo of Daniele Rossi is displayed. The article text begins: 'ROMA - È stato notificato oggi a Daniele Rossi, il Decreto firmato dalla ministra Paola De Micheli, con il quale è nominato presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centro settentrionale per il prossimo quadriennio'. The page also features a newsletter sign-up form, social media links, and a sidebar with 'ULTIME' news items.

Daniele Rossi confermato Presidente dell' Autorità Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale

È stato nominato per il secondo mandato dalla Ministra De Micheli

Utilizziamo i cookie per assicurarti la migliore esperienza nel nostro sito. Questo sito utilizza i cookie, anche di terze parti, per inviarti messaggi promozionali personalizzati. Per saperne di più, conoscere i cookie utilizzati dal sito ed eventualmente disabilitarli, accedi alla Cookie Policy. Se prosegui nella navigazione di questo sito acconsenti all' utilizzo dei cookie.

Ibolognesi



Daniele Rossi riconfermato alla presidenza dell' autorità portuale: le congratulazioni di LegaCoop Romagna

Il presidente di Legacoop Romagna Mario Mazzotti, a nome dei cooperatori romagnoli, ha inviato le più sentite congratulazioni a Daniele Rossi per la

Porto di Ravenna

Il presidente di Legacoop Romagna Mario Mazzotti, a nome dei cooperatori romagnoli, ha inviato le più sentite congratulazioni a Daniele Rossi per la riconferma alla presidenza dell' **Autorità Portuale** di Ravenna. Mario Mazzotti, presidente Legacoop Romagna Nel messaggio Mazzotti ringrazia Rossi per il lavoro fin qui svolto e a nome dei cooperatori romagnoli rinnova la disponibilità di Legacoop Romagna e delle cooperative associate a collaborare e impegnarsi per realizzare gli ambiziosi progetti di rilancio e crescita del porto.



Daniele Rossi confermato alla guida dell' Autorità Portuale

Daniele Rossi è stato confermato dal Governo alla guida dell' **Autorità Portuale**. La riconferma dell' attuale dirigente doveva arrivare nei giorni scorsi, ma l' apposita commissione parlamentare, su richieste dell' Onorevole De Falco, aveva chiesto ulteriore tempo per approfondire eventuali ricadute sull' ente. Il riferimento era alla questione legata alla Bernan B e alle indagini in corso. In queste ore è però arrivata la nomina definitiva. Daniele Rossi sarà ospite stasera al nostro WebTg. La prima reazione da Ravenna è dell' assessore Roberto Fagnani: "Esprimo viva soddisfazione per la conferma per il secondo mandato, di Daniele Rossi alla Presidenza dell' **Autorità di sistema Portuale**. Grazie anche a Italia Viva e all' intervento del nostro deputato romagnolo Marco Di Maio, IV ha votato a favore della riconferma e al lavoro che abbiamo fatto, soprattutto ascoltando il territorio e le sue esigenze. Abbiamo scongiurato il ritardo della nomina, nonostante la grave crisi politica delle Istituzioni centrali e le illazioni di chi aveva messo in dubbio il nostro sostegno per via della situazione politica che l' Italia sta attraversando. Ancora una volta abbiamo dimostrato di far prevalere l' interesse del territorio e di lavorare sui contenuti concreti che riguardano il Paese e le nostre comunità. Formulo i migliori auguri al presidente Rossi, che possa continuare il buon lavoro che con impegno e dedizione ha svolto fino ad oggi". Daniele Rossi sarà ospite stasera al nostro WebTg.



Rossi ufficialmente riconfermato presidente dell'AdSP di Ravenna

Dopo aver superato l'ulteriore approfondimento richiesto dal Senato, Daniele Rossi è stato riconfermato presidente della port authority di Ravenna per un secondo mandato. Lo ha reso noto lo stesso ente con una nota in cui si legge: Si informa che in data odierna è stato notificato al Dottor Daniele Rossi il Decreto firmato dalla Ministra De Micheli, con il quale è nominato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro settentrionale per il prossimo quadriennio.



RAVENNA «La Regione completi le risposte date all' interrogazione circa il relitto della Berkan B e relazioni nella commissione Assembleare sul medesimo argomento». A chiederlo è la consigliera Giulia Gibertoni (Gruppo Misto), critica la risposta della Regione Emilia-Romagna, per bocca dell' assessore regionale ad "Ambiente, difesa del suolo e della costa, protezione civile", «alla mia interrogazione riguardante l' affondamento del relitto della motonave Berkan B nel porto di Ravenna e il conseguente inquinamento ambientale». Secondo la consigliera «la Regione arriva fa quadrato attorno all' **Autorità Portuale**, di cui promuove con piena fiducia il rinnovo della presidenza». Gibertoni interroga la Giunta per sapere «cosa abbia determinatole' dimenticanze' sopra citate e se non ritenga opportuno affrontare nel merito le suddette questioni, anziché appoggiare, per partito preso e acriticamente, l' operato di una delle parti in causa e se non ritenga opportuno un confronto reale in commissione assembleare "Territorio, Ambiente, Trasporti" su questi temi.



Porto di Ravenna: arrivata la prima vettura elettrica con il sostegno del progetto europeo "SUSPORT"

(FERPRESS) **Ravenna**, 13 GEN E' stata consegnata questa mattina la prima autovettura elettrica acquistata dall'Autorità di Sistema Portuale grazie alle risorse messe a disposizione dal Progetto Europeo SUSPORT, SUSTainablePORTs. Il nuovo veicolo andrà a sostituire un'automobile a gasolio attualmente in uso, garantendo un minore impatto ambientale grazie alla considerevole diminuzione di emissioni di CO2 del nuovo mezzo. La vettura, che da oggi circolerà con i loghi dell'Autorità di Sistema Portuale e del Progetto SUSPORT riprodotti sulle proprie portiere, permette infatti di percorrere 420 km a trazione completamente elettrica e con zero emissioni di CO2. L'Autorità di Sistema Portuale partecipa al Progetto SUSPORT, cofinanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg VA Italia-Croazia CBC proprio con l'obiettivo di incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale all'interno dei porti coinvolti nel Progetto. Nei prossimi mesi, sempre grazie a questo Progetto Europeo sarà acquistata una seconda vettura elettrica utilizzata anch'essa per lo svolgimento delle attività dell'Ente, in sostituzione dei veicoli con motori alimentati a gasolio e a benzina attualmente in uso e saranno realizzate due colonnine per la ricarica (alimentate con pannelli solari) e collocate nei pressi della sede dell'Ente.



La prima auto elettrica per l'AdSp di Ravenna

RAVENNA Grazie alle risorse messe a disposizione dal progetto europeo Susport, SUSTainablePORTs, l'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico centro settentrionale ha ricevuto in consegna la prima auto elettrica. L'AdSp partecipa al progetto, cofinanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg VA Italia-Croazia CBC proprio con l'obiettivo di incrementare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale all'interno dei porti coinvolti. La nuova vettura ne sostituirà una a gasolio, garantendo un minore impatto ambientale grazie alla considerevole diminuzione di emissioni di CO₂. L'auto elettrica, che da oggi cirolerà con i loghi dell'Autorità di Sistema portuale e del progetto Susport riprodotti sulle proprie portiere, può percorrere 420 chilometri a trazione completamente elettrica e con zero emissioni di CO₂. Nei prossimi mesi, sempre grazie al progetto, sarà acquistata una seconda vettura elettrica, utilizzata anch'essa per lo svolgimento delle attività dell'ente, in sostituzione dei veicoli con motori alimentati a gasolio e a benzina attualmente in uso e saranno realizzate due colonnine per la ricarica (alimentate con pannelli solari) e collocate nei pressi della sede dell'ente stesso.

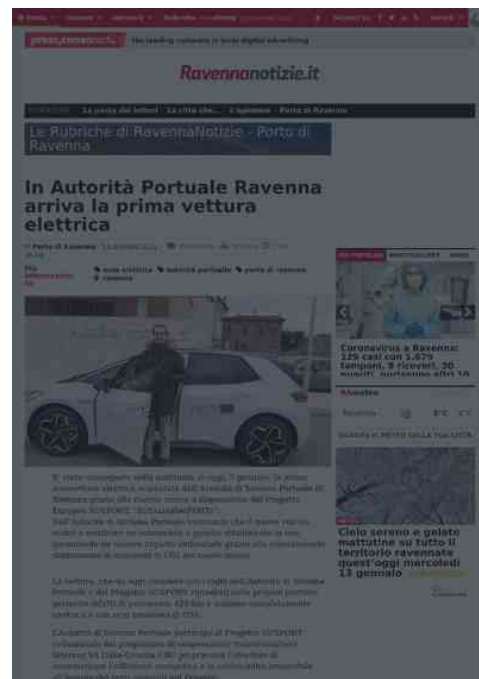


The screenshot shows the website of the 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. The main headline is 'La prima auto elettrica per l'AdSp di Ravenna'. Below the headline, it states 'Acquisita con le risorse messe a disposizione dal progetto europeo SUSPORT'. The article text is partially visible, mentioning the project's goal to improve energy efficiency and environmental sustainability. On the right side, there is a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' (latest) news items, including 'Ancora divieti al confine col Tirolo', 'Bassano ricambio alla Zao Yacht', and 'Proposte Anasporti per l'AdSp di Ravenna'.

In Autorità Portuale Ravenna arriva la prima vettura elettrica

Porto di Ravenna

E' stata consegnata nella mattinata di oggi, 3 gennaio, la prima autovettura elettrica acquistata dall' **Autorità di Sistema Portuale** di Ravenna grazie alle risorse messe a disposizione dal Progetto Europeo SUSPORT, 'SUStainablePORTs'. Dall' **Autorità di Sistema Portuale** informano che il nuovo veicolo andrà a sostituire un' automobile a gasolio attualmente in uso, garantendo un minore impatto ambientale grazie alla considerevole diminuzione di emissioni di CO2 del nuovo mezzo. La vettura, che da oggi circolerà con i loghi dell' **Autorità di Sistema Portuale** e del Progetto SUSPORT riprodotti sulle proprie portiere, permette infatti di percorrere 420 km a trazione completamente elettrica e con zero emissioni di CO2. L' **Autorità di Sistema Portuale** partecipa al Progetto SUSPORT, cofinanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg VA Italia-Croazia CBC proprio con l' obiettivo di incrementare l' efficienza energetica e la sostenibilità ambientale all' interno dei porti coinvolti nel Progetto. Nei prossimi mesi, sempre grazie a questo Progetto Europeo sarà acquistata una seconda vettura elettrica - utilizzata anch' essa per lo svolgimento delle attività dell' Ente, in sostituzione dei veicoli con motori alimentati a gasolio e a benzina attualmente in uso - e saranno realizzate due colonnine per la ricarica (alimentate con pannelli solari) e collocate nei pressi della sede dell' Ente.



Mobilità sostenibile: l' Autorità Portuale acquista una vettura elettrica

E' stata consegnata questa mattina la prima autovettura elettrica acquistata dall' **Autorità di Sistema Portuale** grazie alle risorse messe a disposizione dal Progetto Europeo SUSPORT, 'SUStainablePORTs'. Il nuovo veicolo andrà a sostituire un' automobile a gasolio attualmente in uso, garantendo un minore impatto ambientale grazie alla considerevole diminuzione di emissioni di CO2 del nuovo mezzo. La vettura, che da oggi cirolerà con i loghi dell' **Autorità di Sistema Portuale** e del Progetto SUSPORT riprodotti sulle proprie portiere, permette infatti di percorrere 420 km a trazione completamente elettrica e con zero emissioni di CO2. L' **Autorità di Sistema Portuale** partecipa al Progetto SUSPORT, cofinanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Interreg VA Italia-Croazia CBC proprio con l' obiettivo di incrementare l' efficienza energetica e la sostenibilità ambientale all' interno dei porti coinvolti nel Progetto. Nei prossimi mesi, sempre grazie a questo Progetto Europeo sarà acquistata una seconda vettura elettrica - utilizzata anch' essa per lo svolgimento delle attività dell' Ente, in sostituzione dei veicoli con motori alimentati a gasolio e a benzina attualmente in uso - e saranno realizzate due colonnine per la ricarica (alimentate con pannelli solari) e collocate nei pressi della sede dell' Ente.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

L' economia del Mare

Gruppo Grendi in positivo nonostante il lockdown

Il 2020 si chiude con un più 12% e un fatturato a quota 56 milioni di euro, bene il traffico da Marina di Carrara alla Sardegna che sarà ancora potenziato

R.C.

Carrara. Segno positivo per i risultati registrati dal Gruppo Grendi nel 2020 e molti i progetti in cantiere per l' anno appena avviato, a partire dal cambio di una delle navi a noleggio: dalla Severine (150 metri) alla Wedelsborg (180 metri, battente bandiera italiana), ad una nuova linea merci con collegamento trisettimanale tra Marina di Carrara e il Nord Sardegna, al progetto di realizzazione di un terminal merci internazionale a Cagliari Lo-Lo (lift on lift off, vale a dire con gru per movimentare il carico delle navi). Come si spiega in un comunicato, tra le nuove iniziative anche l' acquisizione di nuovi spazi per la distribuzione a Bologna. Inoltre le prime indicazioni sul fatturato consolidato del 2020 del Gruppo Grendi vedono una crescita di circa il 12% rispetto al 2019, verso quota 56 milioni di euro. In dettaglio, nel 2020 Grendi Trasporti Marittimi ha messo a segno un incremento del traffico Ro-Ro tra Marina di Carrara e Sardegna di oltre il 17% per un totale di 303.515 metri lineari equivalenti. Per quanto riguarda i progetti per il 2021 Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi ha ribadito la centralità della Sardegna nelle strategie di sviluppo del Gruppo: «Per quanto riguarda il Nord dell' isola intendiamo realizzare un nuovo collegamento nel più breve tempo possibile, per questo abbiamo già puntato su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull' aumento della frequenza settimanale dei collegamenti. Per quanto riguarda, invece, il Sud ribadiamo il nostro impegno e la nostra richiesta per operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del **porto** di Cagliari, con vantaggi per l' occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dall' assenza di un soggetto in grado di gestire l' intero terminal internazionale. Nell' anno appena trascorso abbiamo, infine, potenziato l' equipment logistico investendo circa l' 8% del fatturato». Si ricorda che la società M.A. Grendi ha dovuto fare i conti con il lockdown nei mesi di aprile e maggio 2020 che ha ridotto i volumi di merci movimentati in quel periodo. La capacità di ripresa dei mesi successivi e i buoni volumi registrati anche prima della pandemia hanno fatto registrare un valore complessivo di fine 2020 pari a 1,5 milioni di quintali trasportati e distribuiti in tutto il Sud Italia, con una crescita del 17% delle spedizioni rispetto al 2019. Più in dettaglio la Sardegna è il core business della distribuzione con oltre il 60% dei volumi distribuiti, grazie al ruolo fondamentale di deposito e logistica svolto dai due magazzini di Cagliari, mentre la Sicilia rappresenta il 16% e la Puglia il 10% e la quota restante copre le altre regioni del Sud Italia. Grendi è attualmente l' hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla in Sardegna. Da tempo il Gruppo intende realizzare un secondo deposito dedicato al trasporto alimentare nell' area portuale di Cagliari che non è stato ancora reso possibile da difficoltà burocratiche. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Livorno

A Livorno partono i lavori di resecazione del Pontile 13

L' intervento servirà anche per aumentare la sicurezza della navigazione nelle acque dello scalo toscano

Alla fine di gennaio cominceranno nel **porto** di **Livorno** i lavori di resecazione (per una lunghezza di 35 metri) del Pontile 13 fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli. L' intervento servirà anche per aumentare la sicurezza della navigazione nelle acque portuali. L' Autorità di sistema portuale spiega che l' opera è necessaria per la successiva esecuzione del dragaggio che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un' area di 24 mila metri quadrati. I lavori avranno un costo complessivo di un milione e mezzo (comprensivo del dragaggio) e avranno come obiettivo quello di migliorare tutte le condizioni di sicurezza del Canale.



Messaggero Marittimo

Livorno

Grimaldi: a Gennaio tre nuove navi

LIVORNO Nel mese di Gennaio riceveremo tre nuove navi. Esordisce così Emanuele Grimaldi, nella nostra intervista. Tra queste, ha aggiunto l'amministratore delegato dell'omonimo Gruppo, c'è anche la Eco Livorno. Le unità di questa serie, sono di ultima generazione a bassissime emissioni, sono veramente delle navi verdi, non solo per il colore della carena. Dotate di tecnologie e brevetti unici al mondo, sono denominate ibride con zero emissioni in porto, poiché grazie a potenti batterie, possono operare durante la sosta negli scali senza produrre emissioni nocive. In navigazione poi, garantiscono emissioni di zolfo fino a 40 volte inferiori alle unità che arrivavano nel porto labronico negli anni passati, ma anche 5 volte inferiori a quelle di navi che usano carburanti a basso tenore di zolfo. Inoltre, producono la metà delle emissioni di CO2, che come noto contribuiscono al riscaldamento del pianeta, e che l'Accordo di Parigi e le direttive Imo, si prefiggono di raggiungere nel 2050. Con trent'anni di anticipo quindi, noi dimostriamo che è possibile ridurre l'emissioni di CO2 del 50%. Questo permetterà al Gruppo Grimaldi di aumentare la propria competitività ed efficienza, essendo in grado di trasportare 500 camion, invece dei 200 delle altre navi. Parlando poi delle recenti vicende relative alla tassazione dei porti, Grimaldi ha ricordato che con gli aiuti di Stato, negli anni passati sono stati costruiti i maggiori porti del Nord Europa, dove il Gruppo partenopeo vanta importanti presenze. Tra queste, l'unico porto privato in Svezia che è di proprietà Grimaldi, la base logistica di Anversa che si estende su una superficie di un milione e mezzo di metri quadrati. Grimaldi è anche socio di HHLA, ed è presente ad Helsinki. In tema di autoproduzione, Grimaldi ritiene che questa sia importante fino a che non crea difficoltà alle persone che lavorano. Ma non si possono creare inefficienze che contrastano con lo sviluppo: bisogna coniugare l'efficienza con l'autoproduzione e la tutela dei posti di lavoro. Non è impossibile, nella crescita si può fare tutto: il nostro gruppo è sempre in crescita, ma abbiamo sempre tutelato il lavoro. Da ragazzo ha ricordato venivo a Livorno a parlare con Italo Piccini e non abbiamo mai avuto un dissidio con la Compagnia portuali, aumentando la produttività, in un clima di correttezza sociale. Infine, sulla liberalizzazione del mercato di alcune tratte marittime decisa dal Mit, Emanuele Grimaldi ha voluto fare un plauso alla ministra de Micheli. Specificando però che tale iniziativa, attesa da anni, è stata resa possibile da Grimaldi. Se non avessimo fatto noi il servizio senza sussidi, lo Stato avrebbe continuato a dare soldi ad un armatore che opera in monopolio. Quindi, Grimaldi è la motivazione per la quale la ministra ha potuto fare questo decreto di liberalizzazione. Mi auguro ha concluso Emanuele Grimaldi che venga fatto anche per altre linee, come sulla Cagliari-Palermo, dove noi operiamo con una nave moderna, costruita in Italia, mentre altri armatori sovvenzionati, impiegavano una nave greca, costruita in Giappone, sostituita oggi da una di 42 anni, comprata all'estero che opera in concorrenza con la nostra. Vorrei sapere una ragione al mondo, per cui quella nave deve ricevere i fondi e la mia deve operare in regime di concorrenza. Questa è concorrenza sleale, ma apprezziamo comunque l'iniziativa che evita di sperperare denaro pubblico, specie in questo momento di difficoltà legato all'emergenza epidemiologica, anche se si può fare di più.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

La Costa Victoria ha lasciato le banchine per andare in Turchia

PIOMBINO. Costa Victoria, la nave ormeggiata alla banchina Pim dallo scorso 23 giugno, ieri mattina ha lasciato **Piombino** per far rotta verso Aliaga, in Turchia, dove sarà smantellata. Le operazioni sono iniziate verso le 7,30 per concludersi circa quattro ore dopo, quando il rimorchiatore Supply Vos Chablis si è allontanato dalle banchine trainando la Victoria verso la Turchia, dove l' arrivo è previsto tra 10-11 giorni. Un' operazione che ha richiesto grande impegno e professionalità in particolare da parte del Gruppo Ormeggiatori e Barcaoli del **porto di Piombino**: dieci ormeggiatori a bordo, quattro a terra, due motobarche, quattro piloti, due rimorchiatori portuali e il Supply Vos Chablis alla banchina Pim per l' uscita. «Coordinati dal capo pilota, Igor Bazzano - spiega Ettore Rosalba, presidente del Gruppo Ormeggiatori e Barcaoli - i piloti del **porto** e gli ormeggiatori impegnati a bordo, a terra e sulle motobarche, hanno dimostrato la grande professionalità e la competenza che il **porto di Piombino** possiede. Un ringraziamento particolare va ai colleghi ormeggiatori, che ho il privilegio di rappresentare, per l' eccellente lavoro svolto». --



La Victoria ha lasciato il porto: l'ultimo viaggio

Ieri mattina la complessa operazione portata a termine dal gruppo Ormeggiatori. La nave agganciata da un grosso rimorchiatore

PIOMBINO E' iniziato l'ultimo viaggio della nave Costa Victoria. Ieri mattina, con una complessa operazione, è stata rimorchiata fuori dal porto di Piombino e affidata al traino di un rimorchiatore oceanico che la condurrà al porto turco di Aliaga con un viaggio di dieci giorni. Tutto si è svolto come nei piani grazie anche al meteo favorevole e naturalmente grazie alla professionalità del gruppo Ormeggiatori del porto di Piombino coordinati da Ettore Rosalba. All'operazione hanno partecipato 10 ormeggiatori a bordo, 4 a terra, 2 motobariche, 4 piloti, 2 rimorchiatori portuali e il rimorchiatore Supply Vos Chablis che effettuerà il traino in Turchia. Il Capo Pilota, Igor Bazzano (lo stesso che aveva condotto a Piombino la nave Costa Diadema con numerosi casi di covid a bordo lo scorso 30 marzo), ha coordinato i Piloti del porto, e gli Ormeggiatori. Una dimostrazione anche delle capacità del personale del porto di Piombino ormai esperto nella movimentazione anche di grandi navi. E la Costa Victoria, che era a Piombino dal 23 giugno scorso, è una grande nave con i suoi 252 metri di lunghezza, i 32 di larghezza e le 75mila tonnellate di stazza. La nave, partita dalla banchina Pim, sarà smantellata in Turchia. Il gruppo genovese San Giorgio al Porto (di cui fa parte Pim) dopo aver tentato la trasformazione della nave da crociera in nave albergo, ha deciso di cedere la Victoria ai cantieri turchi in quanto si è trattato dell'operazione più conveniente dal punto di vista economico. Bisogna tenere presente infatti che il prezzo delle navi da demolire varia da un minimo di 50 euro alla tonnellata a un massimo di 300. Ciò vuol dire che la Victoria con 75mila tonnellate può avere un valore che va da 3 milioni e 750 mila euro a 22,5 milioni. E la Victoria è una nave in buone condizioni con una certa ricchezza negli arredi. Per cui è probabile che il suo prezzo, secondo alcune stime, possa collocarsi tra i 12 e i 15 milioni di euro. La società armatrice, dal canto suo, mantiene la riservatezza sulle cifre, ma è chiaro che l'operazione non ha portato a una perdita.



Port News

Piombino, Isola d' Elba

La Costa Victoria saluta Piombino

di Redazione Port News

Mollerà gli ormeggi stamani la Costa Victoria. Dopo circa sette mesi lascia il **porto** di Piombino per dirigersi verso i cantieri navali turchi di Aliaga dove verrà demolita nel pieno rispetto delle normative europee in materia di riciclaggio delle navi. La nave era stata ceduta a giugno a una società controllata da San Giorgio del **Porto** (Gruppo **Genova** Industrie Navali) ed è stata ospitata per tutto il periodo da Piombino Industrie Marittime, cantiere navale partecipato al 50% da San Giorgio del **Porto** e al 50% dalla Fratelli Neri. Lo spostamento avverrà con l' ausilio di un rimorchiatore e il viaggio durerà una decina di giorni circa (condizioni meteo permettendo). Sulla base di quanto dichiarato dal Gruppo GIN nel corso di questi mesi si sono vagliate molte ipotesi per una possibile riconversione della nave ad altro uso, come per esempio quello di albergo galleggiante per le maestranze, in appoggio a grandi progetti, ma nessuna di queste si è poi concretizzata perché il mezzo non è risultato idoneo agli scopi individuati. Non essendo possibile occupare la banchina per un tempo indefinito, la scelta della demolizione non era più procrastinabile. E non poteva essere realizzata a Piombino. Il **porto**, infatti, non ha ancora ricevuto formale autorizzazione dall' Unione Europea per essere ricompreso nella lista dei cantieri abilitati ad attività di ship recycling in compliance con il regolamento EU 1257/2013.



Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

Costa Victoria partita per il suo ultimo viaggio verso Aliaga al rimorchio del Vos Chablis

La nave da crociera Costa Victoria (nel frattempo ribattezzata St Victoria) non diventerà un hotel galleggiante ma verrà demolita in Turchia ad Aliaga. Lo ha confermato nei giorni scorsi San Giorgio del Porto che, tramite una controllata, l'aveva acquistata da Costa Crociere e per mesi l'ha tenuta ormeggiata a Piombino. Inizialmente era stata considerata l'ipotesi di trasformarla in un hotel galleggiante da posizionare a Marsiglia per ospitare gli equipaggi delle navi da crociera che sostano per riparazione nei bacini di Chantiers Naval de Marseille (cantiere sempre parte di San Giorgio del Porto) ma alla fine così non è stato. Il suo destino è il taglio e lo smaltimento dell'acciaio, mentre molte delle attrezzature e degli allestimenti interni erano già stati prelevati durante i mesi scorsi di sosta a Piombino. Come preannunciato da SHIPPING ITALY lo scorso giugno la nave non poteva essere demolita in Italia perché il cantiere Piombino Industrie Marittime (joint venture fra San Giorgio del Porto e Fratelli Neri) non rientra ancora nell'elenco delle strutture europee conformi allo svolgimento del cosiddetto green recycling (la demolizione e lo smaltimento eco-compatibile delle navi). Nel nostro Paese l'unica possibilità sarebbe stata il cantiere San Giorgio del Porto di Genova perché risulta l'unico inserito nell'elenco europeo delle strutture pronte per svolgere questo tipo di attività. Nel capoluogo ligure, però, in questo momento la capacità produttiva del cantiere controllato da Genova Industrie Navali è saturata per cui necessariamente il gruppo ha dovuto trovare un'alternativa fuori confine. Lo scafo della Costa Victoria è partito oggi pomeriggio con direzione Aliaga, il cimitero delle navi, al rimorchio del mezzo navale Vos Chablis, un offshore support vessel dell'olandese Vroon presente in Italia con la filiale Vroon Offshore Services.



Shipping Italy

Piombino, Isola d' Elba

La banchina Enel di Piombino diventerà al servizio della cantieristica navale

Grazie a un accordo raggiunto tra Enel e Confindustria di Livorno Massa Carrara, la banchina portuale dell'ex centrale elettrica di Torre del Sale, nel territorio comunale di Piombino, potrà esser utilizzata dai cantieri nautici toscani per il varo e l'alaggio di megayacht. L'accordo prevede che la Confindustria territoriale coordinerà gli adempimenti per le relative istruttorie. Tra gli interessati dall'intesa Sicmi Sea Style, società specializzata nella costruzione di scafi per megayacht da oltre 50 metri. Paolo Tartaglia, responsabile degli impianti termoelettrici del centro Italia di Enel, ha commentato: Cogliamo agevolare il più possibile una transizione industriale: questo accordo nasce per mettere a disposizione del territorio una nostra infrastruttura per il varo della cantieristica locale. Si tratta di un altro tassello importante nel quadro dei progetti che stiamo supportando per incrementare la reindustrializzazione del territorio ha sottolineato Piero Neri, presidente della Confindustria costiera. Le attività legate alla navalmeccanica si stanno diffondendo in maniera interessante, a conferma della complementarità con la siderurgia. Le aziende operanti nel comparto della cantieristica, in funzione dell'intesa, potranno avvalersi del supporto di Confindustria per le rispettive esigenze produttive, con la prospettiva che la costruzione di megayacht contribuisca ad arricchire la filiera industriale. L'ex centrale termoelettrica a olio combustibile di Torre del Sale risulta ufficialmente fuori servizio dal 2015. Nell'ottobre 2020 sono state avviate le attività propedeutiche all'avvio del cantiere della società Stigliano Sviluppo che ha poi avviato le attività di demolizione alla fine dell'anno.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Trasporti marittimi, una sfida»

Ancona, Federica Archibugi a capo dei giovani di Federagenti: «Il 2021 sarà una ripartenza»

di Pierfrancesco Curzi **ANCONA** Sarà un' anconetana a guidare il gruppo nazionale 'Giovani Federagenti'. Si tratta di Federica Archibugi, figlia d' arte. La manager dorica, 38 anni, è laureata in Economia e Management internazionale e dottore di ricerca in Economia dei trasporti, ed è scritta nell' elenco professionale degli agenti marittimi raccomandati dal 2014. L' ha spuntata tra 50 associati provenienti da tutto il territorio nazionale.

Dottoressa Archibugi, come ha accolto questa notizia? «Con estremo piacere e soddisfazione. Rappresenta una sorta di conclusione di un percorso iniziato ai tempi dell' università». **Quale tipo di attività svolge l' organismo che lei ha iniziato a guidare da meno di due settimane?**

«Approfondire la conoscenza della realtà economica, politica e sociale contemporanea, e contribuire alla vita associativa di Federagenti con entusiasmo, idee e iniziative, che aiutino la Federazione ad affrontare le sfide del futuro. Collaborare con altri 'Gruppi Giovani' under 40 sarà uno stimolo molto importante e una sfida da cogliere». **Bilancio 2020 e prospettive per il 2021 in epoca Covid: qual è la situazione della categoria?**

«La pandemia costringe anche il settore dei trasporti marittimi a confrontarsi con una situazione inaspettata, a cambiare il modo di vivere e di lavorare. Nonostante ciò, gli agenti marittimi e tutti gli operatori della logistica hanno consentito che il trasporto marittimo e la catena logistica non si fermassero. Un esempio: l' assistenza alle navi da crociera in difficoltà e bloccate in tutto il mondo, che ha visto il **porto di Ancona** tra i protagonisti». **Che anno sarà il 2021?** «Quello della ripartenza. Sarà una sfida dura, ma le nuove generazioni sono pronte». **Come si è avvicinata al mondo dello shipping?** «Durante gli studi universitari ho sviluppato un forte interesse verso la logistica, e in particolare i trasporti marittimi. Ho voluto approfondire le conoscenze con un Dottorato maturando la consapevolezza di voler essere una professionista in questo settore». **Da anconetana, come vede il rapporto tra città e porto in una convivenza non sempre facile, tra sviluppo/lavoro e attività ludico-ricreative?** «Negli ultimi anni le aree portuali si sono trasformate. Le nuove tecnologie di movimentazione delle merci e le dimensioni sempre maggiori delle navi hanno rivoluzionato il modo di lavorare, imponendo a città e **porto** di assumere un' identità sempre più distinta. Un processo in pieno svolgimento, e si intensificherà nei prossimi anni». **Che significherà per Ancona?** «Oggi molte aree portuali si sono separate dai centri urbani, acquisendo un' autonomia che invece



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

non troviamo nelle nostra città per motivi orografici e strutturali. Il porto di Ancona ha in corso progetti per colmare il distacco tra aree portuali e struttura urbana, cercando di far coesistere lo sviluppo e il lavoro dello scalo. Sta alla capacità di collaborare tra le varie amministrazioni far convivere queste due realtà».

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Aurorità portuale, la giunta Acquaroli pensa al ricambio ma decide Roma. Rischio commissariamento

Ancona, il porto attende: riconferma a Giampieri o ribaltone

ANCONA Domani scade il mandato di Rodolfo Giampieri alla guida dell'**Autorità di Sistema** del Medio Adriatico, e ancora manca il nome del suo successore. Dal governo si attende a momenti la comunicazione del nuovo presidente dell'**Autorità** portuale di Ancona, nella versione più ristretta del nome, e la lotta è tra la continuità e il ribaltone. Istituzioni, enti, categorie, associazioni e buona parte della politica hanno esternato il loro favore ad un Giampieri-bis, senza fare però i conti col governatore della Regione Marche, deciso a volere tenere per sé la delega ai porti. Francesco Acquaroli mercoledì ha parlato chiaro: «Non c'è nessun fatto personale nei confronti di Giampieri, faccio riferimento soltanto ai numeri del porto», alludendo a prestazioni al di sotto delle aspettative dello scalo dorico, nonostante i limiti imposti dalla pandemia. Sulla vicenda del rinnovo o della fine di una «bella storia», Giampieri non si pronuncia direttamente, ma sui numeri un accenno ieri lo ha fatto: «Il porto in questi anni ha saputo crescere senza fratture sociali, passando da 4.700 a 6.500 occupati - afferma - Un risultato personale? No, è quello di tante persone, della comunità portuale, di chi ci lavora, chi ci investe, chi ci mette l'anima ogni giorno. Io sono soltanto capitato nel posto giusto al momento giusto. L'abilità è stata quella di essere capaci a leggere il futuro e crescere in base alle opportunità create». Intanto il tempo scorre, e domani scade ufficialmente il mandato dell'attuale reggenza dell'Ap. Ad oggi, 14 gennaio, la sede dell'**Autorità** portuale non ha ricevuto alcuna comunicazione su chi andrà a ricoprire il ruolo affidato a Giampieri quattro anni fa. Qualora l'ufficializzazione del nome dovesse tardare, la sede anconetana entrerebbe in un periodo di commissariamento. A svolgere quel ruolo dovrebbe essere lo stesso presidente in carica, chiamato a coprire la poltrona vacante anche per alcune settimane, se non mesi. In caso mancato rinnovo nei confronti di Rodolfo Giampieri, oltre all'attuale presidente salterebbe Ancona anche il segretario generale, Matteo Paroli, livornese, braccio destro di Giampieri e manager di grandissimo spessore.



Ancona, il porto attende: riconferma a Giampieri o ribaltone



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Il successo del porto certificato dai numeri»

Ancora nulla di fatto sulla scelta del presidente dell' Ap, intanto l' uscente Giampieri: «Spettatore di una partita che si gioca altrove»

Autorità di Sistema Portuale del Medio Adriatico sulle spine in attesa della nomina del prossimo presidente: il Ministero delle Infrastrutture e le due Regioni coinvolte, Marche e Umbria, opereranno per la continuità con la conferma dell' attuale condottiero, Rodolfo Giampieri, o volteranno pagina? In gergo pallonaro si dice 'allenatore che vince non si cambia', ma quella che sembrava una riconferma in ghiaccio fino a un paio di mesi fa si sta trasformando sempre di più in un ribaltone invisibile a tutte le istituzioni, gli enti, le associazioni e le categorie del territorio. Più tiepida la Regione Marche e la nuova giunta di centrodestra guidata Francesco Acquaroli, Fratelli d' Italia, che ha preso tempo aspettando un confronto con la ministra che però ancora non c' è stato. Proprio quella De Micheli alla quale spetta la firma della nomina in teoria in assoluta autonomia perchè il parere delle Regioni non è vincolante. Intanto il tempo corre, il Governo è in crisi dopo le dimissioni dei ministri renziani, e domani scade ufficialmente il mandato dell' attuale reggenza dell' Ap. Ad oggi, 14

gennaio, la sede dell' Autorità portuale non ha ricevuto alcuna comunicazione su chi andrà a ricoprire il ruolo affidato a Giampieri quattro anni fa. Qualora l' ufficializzazione del nome dovesse tardare, anche alla luce della confusione che regna a livello governativo, la sede anconetana entrerebbe in un periodo di Commissariamento. A svolgere quel ruolo dovrebbe essere lo stesso presidente in carica, chiamato a coprire la poltrona vacante anche per alcune settimane se non mesi. Rodolfo Giampieri resta abbottonato. Alcuni giorni fa aveva dichiarato «sono in attesa, spettatore di una situazione che si gioca da altre parti». L' ex presidente della Camera di Commercio di Ancona, anconetano doc, non replica neppure direttamente alle dichiarazioni del presidente della giunta regionale Acquaoroli che pochi giorni fa ha sottolineato come «non è una questione personale, parlano i numeri del porto», ma resta nei paraggi: «Il porto in questi anni ha saputo crescere senza fratture sociali, passando da 4.700 a 6.500 occupati. Un risultato personale? No, è quello di tante persone, della comunità portuale, di chi ci lavora, chi ci investe, chi ci mette l' anima ogni giorno. Io sono soltanto capitato nel posto giusto al momento giusto, questa è fortuna, poi l' abilità significa essere capaci di leggere il futuro e crescere in base alle opportunità create». La posizione di Palazzo Raffaello sembrerebbe abbastanza chiara e punta a modificare di netto lo stato dell' arte. Le intenzioni di Acquaoroli sono chiare, per lui il porto di Ancona è assolutamente strategico, altrimenti non avrebbe mai tenuto per sé proprio la delega ai porti. In tal senso un ruolo decisivo potrebbe giocarlo la vicinanza politica della giunta dell' Abruzzo, guidata da Marco Marsilio, ex Senatore di Fratelli d' Italia, che condivide la copertura territoriale operativo dell' Autorità di Sistema del Medio Adriatico. Tuttavia, nonostante il fronte compatto delle Regioni, la parola decisiva spetta alla ministra De Micheli. La stessa che aveva ringraziato e speso parole di elogio al presidente Giampieri e alla sindaca di Ancona, Valeria Mancinelli, quando, nell' aprile scorso, diedero il loro assenso ad accogliere in porto la nave da crociera Costa Magica, chiamata da qualcuno addirittura la 'nave degli appestati'. A bordo, infatti, 617 membri dell' equipaggio in quarantena a causa di una serie di positivi al Covid-19.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Quella nave, rifiutata da una decina di porti, è rimasta in navigazione per settimane prima di trovare un approdo. **Ancona**, il **porto**, la città e le istituzioni, guadagnarono credito nel governo per quel gesto di buon senso. Giampieri spera che la ministra non se ne sia dimenticata. Pierfrancesco Curzi.

Porti: Ancona; Giampieri, scadenza mandato Adsp? "Attendo"

(ANSA) - **ANCONA**, 13 GEN - "Sono in attesa, spettatore di una situazione che si 'gioca' da altre parti". Così il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, rispondendo alle domande dei giornalisti a margine della presentazione del progetto "Buon Vento" per raccontare con immagini, suoni e interviste le diverse anime del **porto** di **Ancona**. Nei prossimi giorni scadrà il suo mandato di presidente dell' Adsp. Molte le prese di posizione, da parte di varie associazioni di categoria e istituzioni, per la necessità di continuità del lavoro svolto negli ultimi quattro anni. Al momento però non si conoscono le proposte del ministero. Qualche giorno fa il presidente della Regione ha riferito di attendere le proposte del ministro, auspicando una decisione quanto prima "perché l' incertezza è foriera di mancate opportunità; auspico - aveva aggiunto -, per un **porto** che come ho sempre sostenuto può avere potenzialità enorme a livello nazionale e internazionale, una guida che possa essere all' altezza delle sfide". "Non è mai una questione personale, - aveva detto ancora - ma di numeri, occorre paragonarli con altri porti di pari dimensioni e pari opportunità...". (ANSA).



Buon vento, il porto si racconta tra economia, lavoro e storia

Il progetto europeo unisce otto scali delle due sponde dell' Adriatico

L' INIZIATIVA **ANCONA**. Una bitta e l' auspicio di Buon vento. L' immagine e il brand scelto per raccontare e valorizzare l' incontro fra l' economia e il lavoro, la cultura e la storia del **porto** di **Ancona** in una visione di futuro. Con immagini, parole, suoni, testi, interviste ai protagonisti della vita dello scalo, il progetto Buon Vento, voluto dall' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e presentato ieri, valorizza in un ambiente digitale le tante anime che compongono questa importante realtà produttiva delle Marche, riferimento economico e culturale europeo, nazionale e regionale. L' iniziativa, coordinata da Cristiana Colli, è parte del progetto europeo Remember, finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia con l' obiettivo di unire otto porti delle due sponde dell' Adriatico: **Ancona**, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik, per riscoprire e trasmettere il patrimonio culturale comune costruito attraverso la condivisione dello stesso mare. I contributi Ogni settimana il sito <https://buonvento.portoanticoancona.it> (già attivo) sarà arricchito dei tantissimi materiali fotografici, audio, video, testi elaborati nell' ultimo anno.

«Un biglietto da visita del **porto** di **Ancona**, una preziosa raccolta che permetterà a chiunque - è stato sottolineato durante la presentazione - di poter scoprire, da qualsiasi parte del mondo, cos' è e come funziona lo scalo, quali sono la sua storia, le sue ricchezze artistiche, architettoniche, nonché le persone che vivono il **porto**. Buon Vento potrà essere utilizzato anche come strumento didattico e informativo on line per questo periodo virtuale». «Con Buon Vento facciamo conoscere il **porto** attraverso lo sguardo e le parole di chi lo vive ogni giorno afferma il presidente Ap Rodolfo Giampieri - un **porto** in cui tante anime, specializzazioni e professionalità diverse lavorano in sintonia per costruire una prospettiva per il futuro, per il lavoro, per essere protagonisti economici e sociali della città e della regione in un ambito internazionale. Con Buon Vento, che è l' anteprima del museo virtuale che realizzeremo con gli altri porti dell' Adriatico con il progetto Remember, raccontiamo la trasformazione dello scalo, che raffigura l' essenza di un **porto** che vive in simbiosi con la città e si trasforma con lei». Il valore «Buon Vento ha un doppio pregio ha detto l' assessore al **Porto**, Ida Simonella - legge il lavoro in un **porto** in chiave diversa, enfatizzandone l' enorme valore culturale; usa linguaggi nuovi, video, web, social, per raccontare e rendere questa lettura patrimonio di tutti». «Buon Vento è il racconto della trasformazione - ha detto Cristiana Colli, curatrice del progetto - e delle qualità intrinseche delle economie, delle memorie di luogo, delle tante e diverse progettualità che, tutte insieme, costituiscono un capitale cognitivo pregiato e altamente competitivo». All' incontro hanno partecipato anche Carlo Birrozzi, direttore Istituto centrale catalogo e documentazione Mibact, e Antonio Pignataro, presidente Gruppo ormeggiatori. m. petr. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il progetto dell' Autorità di sistema coordinato da Cristiana Colli. Si può vedere sul sito dell' Ente

La storia dello scalo raccontata per immagini: è Buon Vento

Nel video mostrato durante la presentazione del progetto «Buon vento», molto suggestivo, si mescolano immagini datate del porto dorico all' inizio del secolo scorso; dal bianco e nero di un meraviglioso largo San Primiano (l' ingresso del cantiere, all' epoca Arsenale) ai colori del porto attivo dei tempi moderni, con le impressionanti immagini a bordo di una delle gru merci e l' abbattimento dei silos. In gergo marinaresco non esiste termine migliore di 'Buon vento'. Un augurio sentito, il saluto che passa di bocca in bocca tra gli uomini e le donne che tentano le imprese in mare. Con immagini, parole, suoni, testi, interviste ai protagonisti della vita dello scalo, Buon Vento, voluto dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico centrale, valorizza in un ambiente digitale le tante anime che compongono questa importante realtà produttiva delle Marche, riferimento economico e culturale europeo, nazionale e regionale. Il progetto, facilmente consultabile entrando nel sito internet dell' **Autorità portuale** di Ancona, è parte della piattaforma europea Remember, finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia con l' obiettivo di unire otto porti delle due sponde dell' Adriatico: Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik. A coordinare l' iniziativa è Cristiana Colli: «Con questo progetto ci candidiamo a raccontare la vita in porto - ha detto la Colli -. Buon vento è un ambiente digitale che accoglie gli interessati per avviare un viaggio dentro il porto e dentro la città in simbiosi, gli stessi che hanno accolto la nave Covid della Costa la primavera scorsa». All' iniziativa hanno partecipato in tanti, tra cui il decano degli ormeggiatori, Antonio Pignataro, e l' ex soprintendente delle Marche, Carlo Birrozzi. Non poteva mancare, rappresentato dall' assessore Ida Simonella, il partner più importante, il Comune.



Porti: progetto Buon Vento per raccontare anime scalo Ancona

Adsp, foto, suoni e interviste in sito. Anteprima museo virtuale

(ANSA) - **ANCONA**, 13 GEN - Immagini, parole, suoni, interviste ai protagonisti del **porto** di **Ancona**: è il progetto "Buon Vento" voluto dall'Autorità portuale del Mare Adriatico Centrale per raccontare le tante anime dello scalo, l'incontro tra economia e lavoro ma anche la storia in una visione di futuro. Ogni settimana il sito <https://buonevento.portoanticoancona.it> sarà arricchito da tanti materiali fotografici, audio, video, testi elaborati nell'ultimo anno; una sorta di biglietto da visita del **porto** per 'portarlo' anche fuori dai varchi, permettere a tutti, da qualsiasi parte del mondo, di scoprire cos'è e come funziona, la storia, le sue ricchezze artistiche, architettoniche, le persone che lo vivono. Potrà essere utilizzato anche come strumento didattico e informativo in questo periodo caratterizzato dalle 'chiusure' anti-Covid, in attesa di tornare a vivere esperienze di diretta, anche per le scuole che negli anni hanno partecipato a visite guidate al **porto**. L'attività è stata coordinata dalla giornalista Cristina Colli, è stata fortemente voluta dall'Adsp. "Buon Vento" è anche un'anteprima del museo virtuale che **Ancona** realizzerà con altri porti dell'Adriatico nell'ambito del progetto Remember, finanziato dal programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia per unire otto scali delle due sponde (**Ancona**, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik): l'obiettivo è riscoprire e trasmettere il patrimonio culturale comune costituito attraverso la condivisione dello stesso mare. "Con Buon Vento - ha spiegato durante una conferenza stampa anche in videoconferenza, Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale, il cui mandato è in scadenza in settimana - facciamo conoscere il **porto** di **Ancona** attraverso lo sguardo e le parole di chi lo vive ogni giorno, un **porto** in cui tante anime, specializzazioni e professionalità diverse lavorano in sintonia per costruire una prospettiva per il futuro e il lavoro, per essere protagonisti economici e sociali della città e della regione in un ambito internazionale". In collegamento da remoto tanti operatori e addetti ai lavori, tra cui l'assessora comunale al **Porto** Ida Simonella. (ANSA).



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Buon Vento: il porto di Ancona lancia il progetto che abbraccia Italia e Croazia

Peppe Gallozzi

ANCONA - È stato presentato questa mattina (mercoledì 13 gennaio), presso la Sala Marconi dell' Autorità portuale nel porto di Ancona , il progetto "Buon Vento porto di Ancona" che vede protagoniste varie istituzioni e racconta l' incontro tra economia, lavoro, cultura e storia nel territorio portuale anconetano. Buon Vento fa parte del progetto europeo Remember, finanziato grazie al programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia con l' obiettivo di unire otto porti - Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik - delle due sponde dell' Adriatico. Il progetto Nato dal celebre saluto che si rivolgono gli uomini e le donne di mare, Buon Vento valorizzerà l' incontro degli aspetti citati in precedenza. Il progetto si svilupperà attraverso un miscuglio di immagini, parole, suoni, testi, interviste e iniziative particolari. Sarà uno show digitale che riunirà tante anime sotto la grande bandiera delle Marche come realtà produttiva . Nello specifico ogni settimana il sito internet dell' organizzazione promossa dalla giornalista ligure Cristiana Colli, curatrice del progetto, sarà arricchito da tanto materiale elaborato in relazione ai canoni spiegati sopra. Sarà l' occasione per ammirare un biglietto da visita di tutto rispetto per il porto di Ancona che sarà analizzato nelle sue più varie sfaccettature. Saranno ripercorse le principali fasi storiche e sarà creato, nel contempo, un vero e proprio tour virtuale messo a disposizione anche dei più giovani. A proposito di giovani, non mancheranno i contributi portati proprio dalle scuole che negli anni hanno partecipato alle visite guidate gratuite rientranti nell' iniziativa "Ti porto in porto" . Il logo Uno dei particolari rilevanti è legato alla scelta del logo, concepito da Adv Creativi . Si tratta di una bitta , simbolo del confine tra terra e marre, ritorno e approdo. Insieme alla bitta è stata raffigurata anche la banchina e con essa lo stridore di orde e cime ancora gestite a mano, senza nessuna automazione possibile. Il logo, inoltre, è un pittogramma che accompagna il logotipo "Buon Vento" e ne definisce il marchio. Una panoramica della conferenza stampa Le dichiarazioni **Rodolfo Giampieri** (presidente dell' Autorità di sistema portuale) : «Con Buon Vento facciamo conoscere il porto di Ancona attraverso lo sguardo e le parole di chi lo vive ogni giorno, un porto in cui tante anime, specializzazioni e professionalità diverse lavorano in sintonia per costruire una prospettiva per il futuro, per il lavoro, per essere protagonisti economici e sociali della città e della regione in un ambito internazionale. Con Buon Vento, che è l' anteprima del museo virtuale che realizzeremo con gli altri porti dell' Adriatico con il progetto Remember, raccontiamo la trasformazione dello scalo , che raffigura l' essenza di un porto che vive in simbiosi con la città e si trasforma con lei. Una presenza che contribuisce ad aumentare l' autorevolezza di un territorio che è riferimento e cuore di una condivisione più ampia, quella della Macroregione Adriatico Ionica. Buon Vento è un grande lavoro di visione che dimostra, ancora una volta, che soltanto stando dentro una rete si riesce a crescere con forza, allargando i propri orizzonti». Ida Simonella (assessore al porto del Comune di Ancona) , presente in videoconferenza: «Buon Vento ha un doppio pregio: legge il lavoro in un porto in chiave diversa, enfatizzandone l' enorme valore culturale; usa linguaggi nuovi, video, web, social, per raccontare e per rendere questa lettura patrimonio di tutti. Arriva nei giorni in cui Ancona si gioca la possibilità di diventare la Capitale della cultura 2022 . Quella del porto è "cultura" per eccellenza di questa città». Cristiana Colli (curatrice del progetto Buon Vento) : «Il porto è un ecosistema aperto al mondo, è un'

Questo sito utilizza i cookies per offrirti una migliore esperienza di navigazione sul sito. Continuando a navigare accetti l'uso dei cookies. Maggiori informazioni

Buon Vento: il porto di Ancona lancia il progetto che abbraccia Italia e Croazia

Il sito presentato nella Sala Marconi dell'Autorità Portuale il progetto che coinvolgerà otto porti, tra cui quello anconitano, attraverso la trasformazione dello scalo, che raffigura l'essenza di un porto che vive in simbiosi con la città e si trasforma con lei.

di Peppe Gallozzi - 13 gennaio 2021



ANCONA - È stato presentato questa mattina (mercoledì 13 gennaio), presso la Sala Marconi dell'Autorità portuale nel porto di Ancona, il progetto "Buon Vento porto di Ancona" che vede protagoniste varie istituzioni e racconta l'incontro tra economia, lavoro, cultura e storia nel territorio portuale anconetano. Buon Vento fa parte del progetto europeo Remember, finanziato grazie al programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia con l'obiettivo di unire otto porti - Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik - delle due sponde dell'Adriatico.

Il progetto

Nello che è stato scelto che si realizza il centro di mare, Buon Vento valorizzerà l'incontro degli aspetti citati in precedenza. Il progetto si svilupperà attraverso un miscuglio di immagini, parole, suoni, testi, interviste e iniziative particolari. Sarà uno show digitale che riunirà tante anime sotto la grande bandiera delle Marche come realtà produttiva.

Nello specifico ogni settimana il sito internet dell'organizzazione promossa dalla giornalista ligure Cristiana Colli, curatrice del progetto, sarà arricchito da tanto materiale elaborato in relazione ai canoni spiegati sopra. Sarà l'occasione per ammirare un biglietto da visita di tutto rispetto per il porto di Ancona che sarà analizzato nelle sue più varie sfaccettature. Saranno ripercorse le principali fasi storiche e sarà creato, nel contempo, un vero e proprio tour virtuale messo a disposizione anche dei più giovani. A proposito di giovani, non mancheranno i contributi portati proprio dalle scuole che negli anni hanno partecipato alle visite guidate gratuite rientranti nell'iniziativa "Ti porto in porto".

Il logo

Uno dei particolari rilevanti è legato alla scelta del logo, concepito da Adv

infrastruttura utile che interpreta il suo ruolo di produzione del valore con contenuti materiali e immateriali, con azioni di networking su scala continentale e adriatica nella dimensione macro regionale, cittadina e territoriale, un hub del valore che accompagna la trasformazione



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

e contribuisce a determinare la capacità competitiva dei soggetti e dei territori dentro un nuovo modello di sviluppo. Buon Vento è il racconto della trasformazione e delle qualità intrinseche delle economie, delle memorie di luogo, delle tante e diverse progettualità che, tutte insieme, costituiscono un capitale cognitivo pregiato e altamente competitivo».

Porto di Ancona: progetto Buon Vento, il racconto di economia, lavoro, cultura e storia

(FERPRESS) **Ancona**, 13 GEN È il saluto che passa di bocca in bocca tra gli uomini e le donne che tentano le imprese in mare. Buon Vento è l'auspicio che le correnti sappiano guidare il cammino dei naviganti alla meta scelta. È il nome scelto per raccontare e valorizzare l'incontro fra l'economia e il lavoro, la cultura e la storia del **porto** di **Ancona** in una visione di futuro. Con immagini, parole, suoni, testi, interviste ai protagonisti della vita dello scalo, Buon Vento, voluto dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e presentato oggi in una conferenza stampa, valorizza in un ambiente digitale le tante anime che compongono questa importante realtà produttiva delle Marche, riferimento economico e culturale europeo, nazionale e regionale. L'iniziativa, coordinata da Cristiana Colli, giornalista e curatrice di eventi e rassegne culturali, è parte del progetto europeo Remember, finanziato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Italia-Croazia con l'obiettivo di unire otto porti delle due sponde dell'Adriatico: **Ancona**, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato e Dubrovnik, per riscoprire e trasmettere il patrimonio culturale comune costruito attraverso la condivisione dello stesso mare. Ogni settimana il sito <https://buonvento.portoanticoancona.it>, on line da oggi, sarà arricchito dei tantissimi materiali fotografici, audio, video, testi elaborati nell'ultimo anno. Un biglietto da visita del **porto** di **Ancona**, una preziosa raccolta che permetterà a chiunque di poter scoprire, da qualsiasi parte del mondo, cos'è e come funziona lo scalo, quali sono la sua storia, le sue ricchezze artistiche, architettoniche, nonché le persone che vivono il **porto**. Buon Vento potrà essere utilizzato anche come strumento didattico e informativo on line per questo periodo virtuale, in attesa di poter tornare a vivere esperienze dirette di conoscenza, anche per le scuole che negli anni hanno partecipato a Ti **porto** in **porto**, le visite guidate gratuite nello scalo dorico per gli alunni delle primarie delle Marche. Con Buon Vento facciamo conoscere il **porto** di **Ancona** attraverso lo sguardo e le parole di chi lo vive ogni giorno - afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, un **porto** in cui tante anime, specializzazioni e professionalità diverse lavorano in sintonia per costruire una prospettiva per il futuro, per il lavoro, per essere protagonisti economici e sociali della città e della regione in un ambito internazionale. Con Buon Vento, che è l'anteprima del museo virtuale che realizzeremo con gli altri porti dell'Adriatico con il progetto Remember, raccontiamo la trasformazione dello scalo, che raffigura l'essenza di un **porto** che vive in simbiosi con la città e si trasforma con lei. Una presenza che contribuisce ad aumentare l'autorevolezza di un territorio che è riferimento e cuore di una condivisione più ampia, quella della Macroregione Adriatico Ionica. Buon Vento è un grande lavoro di visione che dimostra, ancora una volta, che soltanto stando dentro una rete si riesce a crescere con forza, allargando i propri orizzonti. Buon Vento ha un doppio pregio ha detto l'assessore al **Porto** del Comune di **Ancona**, Ida Simonella -, legge il lavoro in un **porto** in chiave diversa, enfatizzandone l'enorme valore culturale; usa linguaggi nuovi, video, web, social, per raccontare e per rendere questa lettura patrimonio di tutti. Arriva nei giorni in cui **Ancona** si gioca la possibilità di diventare la Capitale della cultura 2022. Quella del **porto** è cultura per eccellenza di questa città. Il **porto** è un ecosistema aperto al mondo, è un'infrastruttura utile che interpreta il suo ruolo di produzione del valore con contenuti materiali e immateriali, con azioni di networking su scala continentale e adriatica nella dimensione macro regionale, cittadina e territoriale ha detto Cristiana Colli, curatrice del progetto -, un hub del valore che accompagna la trasformazione e contribuisce a determinare la capacità competitiva dei soggetti e dei



FerPress

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

territori dentro un nuovo modello di sviluppo. Buon Vento è il racconto della trasformazione e delle qualità intrinseche delle economie, delle memorie di luogo, delle tante e diverse progettualità che, tutte insieme, costituiscono un capitale cognitivo pregiato e altamente competitivo. Alla conferenza stampa hanno partecipato anche Carlo Birrozzi, direttore Iccid-Istituto centrale catalogo e documentazione Mibact, e Antonio Pignataro, presidente Gruppo ormeggiatori **porto** di **Ancona**. Per maggiori approfondimenti sul progetto [clicca qui](#).

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto, tanti soldi dalla Regione per potenziare i container

SVILUPPO DEI TRAFFICI Il Piano della Mobilità redatto nelle scorse settimane dalla Regione Lazio ha riconosciuto un posto di primo piano al **porto** di **Civitavecchia**, destinandogli fondi importanti. «Lo sviluppo dello scalo porterà benefici e ricadute economiche a tutta la regione e al centro Italia nell'ottica di una connessione alle reti ten-t con l'Adriatico aveva commentato nei giorni scorsi l'assessore ai Trasporti Mauro Alessandri» e la Pisana ha così deciso di destinare proprio 7,6 miliardi di euro al settore trasporti, nel medio e lungo termine (ossia rispettivamente fino al 2030 ed al 2040). Di questa somma non da poco, 1,1 miliardi saranno destinati specificamente per lo sviluppo del **porto**. L'obiettivo è quello di aumentare la movimentazione di container da 200 mila a 700 mila teu nell'arco di pochi anni. I fondi dedicati serviranno per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al **porto** così da garantire aree competitive e ben collegate. In sostanza la Pisana, attingendo ai fondi dell'Unione europea e al Recovery fund, cercherà di finanziare alcune delle opere previste nel Piano operativo triennale di Molo Vespucci, tra cui figurano anche il prolungamento dell'antemurale, l'apertura a sud del **porto** storico che consentirà di dividere lo scalo commerciale e passeggeri da quello turistico e la realizzazione della darsena grandi masse. «In particolare, la Darsena energetica riveste - si legge nel Piano regionale della mobilità - un carattere strategico perché consente l'ampliamento della capacità del **porto** per traffici multipurpose, tra cui container». Attualmente lo scalo movimentava 100 mila teu all'anno, ma si calcola che 1 milione di teu del mercato laziale prendano la via di altri porti fuori dalla Regione. In un inizio anno in cui i principali scali nazionali da Gioia Tauro e Trieste stanno adeguando le proprie infrastrutture per acquisire nuovi traffici e movimentare un maggior numero di container, il Lazio ha deciso di investire sui propri porti, in primis **Civitavecchia**, riconoscendone potenzialità e valore strategico. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale prende atto della sentenza del Tar sul ricorso avanzato da Medov

(FERPRESS) Civitavecchia, 13 GEN L'AdSP di Civitavecchia prende atto della sentenza del Tar sul ricorso avanzato da Medov e, nel contempo, con i propri uffici la sta analizzando anche per procedere ad appellarsi nei tempi e nei modi garantiti dalla legge. Lo riferisce una nota in cui si precisa che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha da sempre agito legittimamente tutelando al massimo l'interesse del bene pubblico e soprattutto ha sempre lavorato in un'ottica di trasparenza e competenza, salvaguardando tutti gli operatori che lavorano nel porto di Civitavecchia.



Civitavecchia vuole triplicare, Gioia Tauro apre ai cantieri

Civitavecchia - Il porto di Civitavecchia aumenterà la propria capacità di traffici contenitori da 200 mila a 700 mila teu. È la previsione del Piano della Regione Lazio che destina 7,6 miliardi di euro al settore dei trasporti nel medio (2025-2030) e nel lungo (2040) periodo. Al sistema portuale è

Civitavecchia - Il **porto** di Civitavecchia aumenterà la propria capacità di traffici contenitori da 200 mila a 700 mila teu. È la previsione del Piano della Regione Lazio che destina 7,6 miliardi di euro al settore dei trasporti nel medio (2025-2030) e nel lungo (2040) periodo. Al sistema portuale è destinata l'erogazione di 1,1 miliardi per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al **porto**. In particolare, la Darsena energetica «riveste - si legge nel Piano - un carattere strategico in quanto consente l'ampliamento della capacità del **porto** per traffici multipurpose, tra cui container». Attualmente lo scalo movimentava 100 mila teu all'anno, ma si calcola che un milione di teu del mercato laziale prendano la via di altri porti fuori regione. GIOIA TAURO PUNTA SULLA CANTIERISTICA Con l'avvio delle procedure per creare un'area di cantieristica navale, il **porto** di Gioia Tauro ha fatto un passo avanti per affrancarsi dalla funzione di grande banchina quasi unicamente al servizio del transhipment. L'Autorità portuale ha annunciato di aver «avviato la gara pubblica per individuare la società che dovrà indicare il bacino di carenaggio da acquistare». Sorgerà un polo cantieristico, «al fine di

implementare e diversificare le attività attualmente presenti». HHLA DA FEBBRAIO A TRIESTE Il gruppo tedesco di Amburgo Hhla ha firmato il contratto per acquisire il 50,01% della Piattaforma logistica Trieste dal gruppo Parisi. Una volta arrivato il via libera del Consiglio dei ministri e effettuati alcuni passaggi formali, da febbraio la piattaforma comincerà a operare sotto la guida tedesca con il nome di Hhla Plt Italy. Hhla è una rete di terminal container, frutta e rinfuse diffusa in tutta Europa, da Amburgo a Estonia e Ucraina. Partecipa al progetto di pubblico dominio Hyperloop. Trieste conferma la sua vocazione europea, dopo l'arrivo come terminalisti dei danesi di Dfds, dei tedeschi di Duisport e, a dicembre 2020, degli ungheresi di Adria Port. LSCT, CASSA INTEGRAZIONE CONTESTATA Il terminal Lsct della Spezia ha fatto domanda di rinnovo della cassa integrazione per 343 dipendenti (228 portuali di banchina e 115 impiegati e quadri), per le 11 settimane che vanno dal 18 gennaio al 31 marzo prossimi. La richiesta è stata definita «una doccia fredda» dal sindaco della Spezia, Pierluigi Peracchini, mentre per il nuovo presidente dell'Autorità di sistema, Mario Sommariva, la notizia è «molto negativa». Critiche tutte le sigle sindacali, che lamentano: «Manca una crisi che giustifichi la misura». Lsct ha assicurato di voler procedere con gli investimenti e che nel 2021 verranno compiuti gli interventi necessari a liberare calata Paita, che verrà restituita per il traffico crocieristico. **BARI** VERSO LA GARA PER IL 5G «L'infrastrutturazione per il 5G nel **porto** di **Bari** si è conclusa e entro due mesi andremo a gara per assegnare la gestione del servizio», afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale (**Bari** e Brindisi), Ugo Patroni Griffi. Il **porto** di **Bari** è, con quello di Livorno, all'avanguardia in Italia nell'introduzione del 5G in banchina, che servirà per utilizzare l'Internet-delle-cose (Iot) nelle procedure portuali.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nel Piano della Mobilità e Trasporti Civitavecchia giocherà un ruolo chiave con 1,1 miliardi

Container, la Regione ci crede

Il porto aumenterà la propria capacità da 200.000 a 700.000 mila teus

Che sia la volta buona per il rilancio del traffico container nel porto di Civitavecchia? Ad oggi sembra essersi creata una convergenza positiva. Già il nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino ha confermato, nelle audizioni in camera e Senato e negli incontri con istituzioni, associazioni e cluster portuale, la sua volontà di rilanciare il settore, indicando l'obiettivo come una delle sfide principali dell'ente. E poi c'è la Regione che, con l'adozione del Piano della mobilità, ha certificato la ferma volontà di fare dei porti di Roma un asset strategico in questo ambito, recuperando il terreno perso in questi anni. «Il porto di Civitavecchia aumenterà la propria capacità di traffici container da 200.000 a 700.000 teu». È questa la previsione ottimistica contenuta nel piano. La Regione, in particolare, ha deciso di stanziare ben 7,6 miliardi di euro al settore trasporti, nel medio e lungo termine (ossia rispettivamente fino al 2030 ed al 2040). E di questi, circa 1,1 miliardi saranno dirottati su Civitavecchia per la riqualificazione delle banchine e dei binari ferroviari interni al porto. «In particolare - si legge ancora nel piano - la Darsena energetica riveste un carattere strategico in quanto consente l'ampliamento della capacità del porto per traffici multipurpose, tra cui container». Attualmente lo scalo movimentava 100 mila teu all'anno, ma si calcola che un milione di teu del mercato laziale prendano la via di altri porti fuori regione. Dunque occorre recuperare questo gap e stavolta, grazie anche i fondi messi a disposizione dal Governo e dall'Europa in questo periodo, una luce in fondo al tunnel sembra intravedersi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Largo della pace, l'Adsp ricorrerà al Consiglio di Stato

«L'Adsp prende atto della sentenza del Tar sul ricorso avanzato da Medov e, nel contempo, con i propri uffici la sta analizzando anche per procedere ad appellarsi nei tempi e nei modi garantiti dalla legge. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale ha da sempre agito legittimamente tutelando al massimo l'interesse del bene pubblico e soprattutto ha sempre lavorato in un'ottica di trasparenza e competenza, salvaguardando tutti gli operatori che lavorano nel porto di Civitavecchia». È quanto spiegano da Molo Vespucci a seguito della sentenza del Tar del Lazio che ha accolto il ricorso avanzato da Medov, annullando l'ordinanza del novembre 2019 con la quale l'Adsp aveva ripristinato l'esclusiva per il servizio di navettamento dei crocieristi in favore di Port Mobility. Al centro della vicenda, però, ancora una volta, la posizione di largo della Pace, fuori dal perimetro portuale. «Tar, Tribunale Civile di Roma e Anac: tutti concordi nel dire che Port Mobility sta facendo cose che non potrebbe/dovrebbe fare hanno spiegato da Medov con questa sentenza il Tar Lazio ribadisce inoltre con vigore che l'Authority non è competente, né territorialmente né funzionalmente, ai fini dell'istituzione di questi servizi di navettamento».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Potere al popolo Civitavecchia si schiera al fianco dei lavoratori del porto

Gtc, Pap esprime solidarietà

Il movimento: «Invitiamo il nuovo presidente dell'Adsp a prendere posizione»

Potere al popolo Civitavecchia esprime solidarietà ai lavoratori della Gtc in sciopero. La faccia tosta della società Traiana - tuonano dal movimento politico - non conosce limiti e continua provocatoriamente ad agitare le acque già irrequiete del porto di Civitavecchia. Siamo ormai di fronte a palesi ed inaccettabili atteggiamenti di sfida nei confronti di lavoratori e lavoratrici che ormai da mesi conducono una lotta tenace contro i morsi di una crisi ferocissima e contro quell'odiosa autoproduzione che, come sosteniamo da sempre, non sarebbe soltanto un insulto alla storia della nostra città, ma una spina nel fianco per l'intera portualità italiana». Una battaglia molto sentita negli ambienti portuali e di cui già spesso si è sentito parlare. «Per questi motivi - continuano da Pap Civitavecchia - ci sentiamo di esprimere solidarietà e affetto ai lavoratori e alle lavoratrici di Gtc in sciopero. Al contempo invitiamo il nuovo Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, dottor Musolino, a prendere subito una posizione netta ed inequivocabile contro queste preoccupanti e destabilizzanti forzature - concludono da Potere al popolo - poste in essere dalla società Traiana».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Comitato gestione, iniziati i colloqui al Pincio: giallo sulla candidatura di Magliozzi

Condividi CIVITAVECCHIA - Sono iniziati i colloqui al Pincio per l'individuazione del candidato a ricoprire l'incarico di membro del comitato di gestione dell' **Adsp**. Delle circa 30 candidature pervenute, il sindaco Tedesco a quanto pare incontrerà un gruppetto di persone, dopo una prima "scrematura" attuata insieme al segretario generale Pompeo Savarino. Non è chiaro quali criteri siano stati utilizzati per procedere alla prima selezione, fatto sta che non tutti i candidati sono stati convocati per il colloquio con il Sindaco. Non sarà presente alle audizioni l'imprenditore gaetano Damiano Magliozzi, indicato come il candidato su cui puntava la filiera di comando di Forza Italia. Nei giorni scorsi lo stesso Magliozzi aveva rilasciato dichiarazioni inequivocabili al blog di Alessio Porcu, spiegando di essere stato convinto dal senatore Claudio Fazzone a presentare domanda al Comune di Civitavecchia. Ma in realtà la pec di Damiano Magliozzi non sarebbe mai arrivata al protocollo elettronico del Pincio. Cosa può essere accaduto? Le ipotesi più semplici a cui pensare sono due: o chi doveva seguire "la pratica", indicando a Damiano Magliozzi modalità e tempistica per partecipare al bando, si è disinteressato della cosa, o perché ormai lontano da Civitavecchia, come Roberto D' Ottavio, o perché in altre faccende affaccendato come la coppia Romagnuolo-Mari; oppure in realtà per evitare il rischio di spaccare quel che resta della maggioranza, la scorsa settimana la riunione dei due "Claudi" (Fazzone e Durigon) insieme a Tedesco ha dato i suoi frutti e il povero Magliozzi è stato abbandonato al suo destino. A questo punto, con Forza Italia senza il "suo" candidato, con il più titolato di tutti, Gianni Moscherini, neppure convocato perché ritenuto "out" per l'inconferibilità dovuta al fatto che è consigliere comunale a Tarquinia, i bookmaker del Pincio danno quasi alla pari la designazione dell'altro nome - in quota leghista - che circola con insistenza da giorni, quell'architetto Emiliano Scotti. Ma anche su di lui - stando ai bene informati - le perplessità non mancherebbero. Condividi.



Il Forte di Vigliena esce dall'ombra «Disatteso il restauro del monumento»

Interrogazione parlamentare dei 5 Stelle. Sotto accusa l'Autorità portuale

Fabrizio Geremicca

napoli Si accendono di nuovo i riflettori sul mancato restauro del forte di Vigliena. Una struttura realizzata all'inizio del 1700, in epoca vicereale, che lega però la sua fama soprattutto ad un drammatico episodio della breve storia della Repubblica partenopea del 1799. Si consumò a giugno a Vigliena, infatti, la disperata resistenza dei giovani repubblicani contro l'avanzata verso la città delle truppe sanfediste. Un gruppo di senatori del Movimento 5 Stelle ha presentato il 12 gennaio una interrogazione ai ministri Franceschini (Beni Culturali) e De Micheli (Trasporti ed Infrastrutture) sul mancato restauro del fortino, che è ubicato nel quartiere San Giovanni a Teduccio, alla periferia orientale di Napoli. E' da tempo in condizioni di grave dissesto, nonostante sia stato dichiarato monumento storico di sommo interesse nel 1910. Più volte la Soprintendenza ha avviato studi e progetti per il recupero, ma nessuno di essi si è mai concretizzato. L'ultima occasione fu nel 1999, nel bicentenario degli eventi della Repubblica partenopea. Vigliena ricade ora nelle competenze dell'**Autorità portuale** e non è un particolare trascurabile. Nel 2007, infatti, quando il ministero per i Beni e le attività culturali approvò per lo scalo marittimo partenopeo «l'adeguamento della darsena di levante a terminal container mediante colmata e le opere di collegamento nel Comune di Napoli per la costruzione del nuovo Terminale Contenitori di Napoli Levante» dettò, tra le altre, una prescrizione molto chiara. Chiese, come forma di compensazione ambientale, la tutela del fortino e che il restauro del sito monumentale fosse a carico del soggetto appaltatore del progetto. L'**Autorità portuale** assunse, dunque, l'impegno di cofinanziare gli interventi di recupero di Vigliena e di «curare nell'ambito di un progetto esecutivo tutti gli aspetti relativi alla tutela, valorizzazione e fruizione». Tredici anni più tardi uno dei simboli della resistenza della Repubblica partenopea attende ancora, però, che si dia corso al restauro. E' proprio sui motivi della mancata attuazione degli impegni da parte dell'**Autorità portuale** che i senatori grillini interrogano ora Franceschini e De Micheli. «Si chiede di sapere - scrivono Presutto, Vaccaro, Pavanelli, De Lucia ed altri - se i ministri siano a conoscenza del fatto che le prescrizioni vincolanti a carico dell'**Autorità del sistema portuale** del Mar Tirreno centrale risultano allo stato attuale totalmente disattese, nonostante i lavori per la realizzazione delle imponenti opere portuali siano in fase di ultimazione». Ancora, chiedono ai due Ministri «se abbiano contezza del motivo per il quale gli interventi di restauro avviati dalla Soprintendenza nel 1999 furono sospesi». Interpellano, infine, i destinatari della interrogazione per conoscere «come intendano intervenire, ciascuno rispetto ai propri ambiti di competenza, per fare in modo che un monumento di tale importanza storico - culturale venga sottratto all'incuria ed al degrado attraverso una importante attività di restauro volta a restituirlo alla città di Napoli ed ai suoi abitanti».



Anteprima 24

Napoli

Sistema Portuale Tirreno Centrale, Santillo (M5S): sinergia con Regione su nuovo Presidente

Roma - " Questa mattina ho relazionato, presso l' VIII Commissione, sulla proposta di nomina dell' Avvocato **Andrea Annunziata** a Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Mar Tirreno centrale, che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia ." A dichiararlo è il Senatore del M5S Agostino Santillo , Componente dell' VIII Commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici. " Si tratta di una nomina che assume una grande importanza strategica - ha proseguito Santillo - considerando l' importanza dell' area portuale del Tirreno Centrale, crocevia importantissimo del mediterraneo e viatico fondamentale per l' economia del meridione. L' avvocato **Annunziata** - ha concluso Santillo -, è uomo di grande esperienza (avendo già guidato in passato, tra le altre cose, l' autorità portuale della Sicilia Orientale) e rappresenta un profilo di elevato rilievo e su cui è stata trovata convergenza con la Regione Campania. "



Punto Agro News

Napoli

Porti Salerno, Napoli e Castellammare di Stabia: Santillo (M5s), Andrea Annunziata nomina strategica

"Questa mattina ho relazionato, presso l' VIII Commissione, sulla proposta di nomina dell' avvocato **Andrea Annunziata** a presidente dell' Autorita' di Sistema Portuale Mar Tirreno centrale, che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia". Lo afferma il senatore del M5S Agostino Santillo, componente dell' VIII commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici. "Si tratta di una nomina che assume una grande importanza strategica - ha proseguito Santillo - considerando l' importanza dell' area portuale del Tirreno Centrale, crocevia importantissimo del mediterraneo e viatico fondamentale per l' economia del meridione. L' avvocato **Annunziata** - ha concluso Santillo -, e' uomo di grande esperienza (avendo gia' guidato in passato, tra le altre cose, l' autorita' portuale della Sicilia Orientale) e rappresenta un profilo di elevato rilievo e su cui e' stata trovata convergenza con la Regione Campania".



Castel dell'Ovo, lavori alla banchina Via Partenope, cantiere solo a marzo

Partiti gli interventi di messa in sicurezza alle strutture danneggiate dalla mareggiata al Borgo Marinari. Ma per risistemare il lungomare occorrerà più di un mese tra progetti e gare: serviranno 250 mila euro

di Marina Cappitti «Facciamo molta attenzione: alcuni blocchi sono così crepati che quando li carichiamo rischiano di spaccarsi anche quelli» spiega il capomastro agli operai, mentre davanti al mare le ruspe raccolgono i grandi basoli vesuviani. Sono ammassati e sparsi ovunque. Sono partiti a Castel dell'Ovo i lavori di messa in sicurezza del "Ramaglietto" dopo la mareggiata del 28 dicembre. Diverse pietre antiche della pavimentazione, spazzata via dal maltempo, sono completamente distrutte. «Irre-cuperabili» sospira un operaio della ditta incaricata dalla partecipata comunale Napoli Servizi. Ieri mattina l'intervento di recupero e deposito dei basoli in una zona protetta del castello. Oggi sarà la volta dei dissuasori finiti in mare. I lavori di "salvataggio" del materiale termineranno domani, poi il Comune - a cui il Demanio ha consegnato gli spazi dovrà procedere al restauro di concerto con la Soprintendenza e il Segretariato regionale del Mibact. Tempi, modalità e risorse saranno definiti in un tavolo tecnico in seguito a una verifica del materiale salvato. A quanto trapela, l'operazione richiederà alcune centinaia di migliaia di euro. Somme che l'amministrazione difficilmente riuscirà a reperire nelle sole casse comunali. Così non si esclude l'intervento anche da parte del ministero dei beni culturali per finanziare l'opera. «Non staremo a guardare - sottolinea il segretario regionale del Mibact per la Campania, Salvatore Buonomo - c'è una grande concertazione tra i soggetti coinvolti e da parte nostra metteremo in campo tutte le azioni possibili anche per il reperimento delle risorse, se ve ne sarà bisogno. Così da restituire il "Ramaglietto" alla città in tempi brevi». A partire da oggi ci vorrà un mese, invece, prima che partano i lavori sul lungomare. Fino ad allora resterà ostaggio delle recinzioni e delle transenne senza alcun intervento. Gli uffici comunali stanno elaborando il progetto di ripristino del muretto e della pavimentazione portati via dalla mareggiata. La stima è di 250 mila euro e occorrerà approvare una delibera di giunta per prelevare le somme dal fondo di riserva. Poi si darà il via a un'indagine di mercato e a una gara semplificata. Il cantiere non aprirà prima di fine febbraio e i lavori richiederanno un mese di tempo. Impossibile restituire alla città il parapetto com'era spiegano i tecnici dell'assessorato ai Lavori pubblici del Comune di Napoli - perché alcuni materiali, come quelli del rivestimento lato mare, oggi non si trovano più. Si sceglieranno quindi pezzi quanto più simili possibile per rispettare il vincolo paesaggistico. Obiettivo: restituire ai cittadini quella parte di lungomare entro aprile, in primavera. Allora in quella curva mozzafiato, con Castel dell'Ovo a fare da sfondo, napoletani e turisti potranno rivedere anche quell'uomo travestito da Pulcinella che su quel muretto era seduto ogni weekend. E diventato in questi anni un simbolo e un tutt'uno con quello scorcio. Una bellezza oggi flagellata dal maltempo, ma anche dall'incuria. Più in là l'arco del Chiavicone completamente distrutto. Lunedì c'è stata la riunione tra i tecnici dell'Autorità portuale di Napoli e della Soprintendenza per l'Archeologia, belle arti e paesaggio. Momenti di tensione quando il presidente del Porto, Pietro Spirito ha ribadito alla sovrintendenza che non è sua la competenza. «Ho detto di scrivere all'Agenzia del Demanio - spiega Spirito - e accertare perché non è nostra la responsabilità, ma collaboreremo ugualmente per la ricostruzione dell'arco». Sul crollo dell'arco - in attesa da anni di un intervento di restauro mai iniziato sono puntati anche



La Repubblica (ed. Napoli)

Napoli

i fari della magistratura. Numerosi gli allarmi lanciati da associazioni e cittadini nel 2018 per quell' arco chiamato dai napoletani o' Chiavicone. E che poggiava di sbieco e in equilibrio precario su un unico masso, a causa delle mareggiate che avevano spostato la base. Appelli inascoltati, con una messa in sicurezza partita solo a settembre dello scorso anno e che non ha evitato il crollo della struttura, a seguito della mareggiata di dicembre. Nei prossimi giorni si effettueranno nuovi sopralluoghi con il supporto del Nucleo subacquei dei carabinieri per iniziare anche qui il recupero dei blocchi caduti in mare. In un primo momento si era pensato a una piattaforma in acqua, ma i costi si sono rivelati troppo alti. Così si procederà con una gru da terra e il materiale recuperato sarà depositato o in un capannone dell' **Autorità portuale** o nei pressi dell' arco, probabilmente su una scogliera per evitare di ingombrare via Partenope. Ricompariranno i tubi Innocenti per la messa in sicurezza dell' arco per cui sarà realizzata una centina, probabilmente in acciaio. Sarà poi ricostruito utilizzando tutti i pezzi recuperati (secondo la tecnica dell' anastilosi) e laddove non sarà possibile verranno utilizzati blocchi nuovi. L' operazione costerà 200 mila euro e non 300 mila, come stimato in un primo momento. L' arco - così com' era nel post- colmata - risorgerà, infine, entro l' estate. Mentre per ora il lungomare con i suoi simboli - tra cui la scalinata della Colonna Spezzata che da anni versa nel degrado - sembra lontano dal risorgere. Mentre si passeggia su via Caracciolo, il golfo ora appare come intrappolato nelle recinzioni e la paura è che ci resterà ancora per molto. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Napoli Village

Napoli

Presutto: 'Dal recupero di Napoli Est parte il rilancio della città, chiedo ai ministri competenti di vigilare sui progetti mai partiti per la zona orientale'

NAPOLI - 'A Vigliena sarebbe dovuto nascere un parco archeologico urbano. Un progetto culturale e di rilancio per l'intera area di Napoli Est costruito attorno al Forte di Vigliena, una struttura in totale stato di abbandono. Si tratta di un'opera del 1700 che rientra nella competenza della **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. Nell'ambito dei lavori di adeguamento della darsena di levante previsti e programmati nel 2008 nell'ambito del decreto VIA del Ministero per i beni e le attività culturali, è stato stabilito che la AdSP avrebbe dovuto occuparsi del restauro del Fortino e curare nell'ambito di un progetto esecutivo tutti gli aspetti relativi alla tutela, valorizzazione e fruizione del Fortino di Vigliena. Suddetti lavori erano già stati previsti e finanziati già nel 1999 ma anche in quel caso mai portati a termine. Chiedo, con una interrogazione parlamentare a risposta scritta, ai Ministri per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo e delle Infrastrutture e dei Trasporti di verificare il lavoro non svolto dalle suddette istituzioni e di intervenire, ciascuno nei propri ambiti di competenza per fare in modo che un monumento di tale importanza storico-culturale venga sottratto all'incuria ed al degrado attraverso un'importante attività di restauro volta a restituirlo alla città di Napoli ed ai suoi abitanti'. Lo comunica il Senatore del MoVimento 5 Stelle Vincenzo Presutto.



Napoli Village

Napoli

Pontile Saint-Tropez del Lungomare DI Napoli, al via il bando per la concessione

NAPOLI - Finalmente, dopo varie vicissitudine e polemiche, è stato indetto il bando per l' affidamento del pontile Saint-Tropez di via Caracciolo. Le domande per candidarsi alla concessione del pontile dovranno pervenire all' **Autorità Portuale** entro il 16 febbraio. La concessione durerà 6 anni e stabilisce che il pontile potrà essere destinato esclusivamente a punto di ormeggio e di imbarco e sbarco dei passeggeri dei natanti adibiti a gite panoramiche nel golfo. 'È da anni che vogliamo la riqualificazione di questo pontile che ormai versa in condizioni a dir poco disastrose e solo ora è stato indetto il bando per la concessione. Nel 2018 presentammo un progetto che avrebbe ridato vita al pontile ma l' **Autorità Portuale** restò in silenzio, non ricevemmo mai una risposta, e così ci affidammo al Tar. Ora ripresentiamo il medesimo progetto con alcune opportune modifiche per poter dare nuova linfa al pontile, all' area e alla città stessa. Questo è un momento di crisi, la pandemia sta generando restrizioni economiche e disoccupazione, per cui far partire nuovi progetti che daranno lavoro a diverse persone e daranno una mano a far ripartire l' economia devono esser sostenuti e non certo ostacolati' - spiega Antonio Siciliano, un 'imprenditore della zona. 'È da anni che chiediamo la riqualifica del pontile Saint-Tropez, così come quella di tutti i pontili turistici della città ma l' **Autorità Portuale** ha sempre voltato la testa dall' altra parte ignorando le criticità, le problematiche e le esigenze del territorio. Questo bando poteva e doveva essere allestito molto prima, ora chi avrà in gestione il pontile dovrà compiere una sorta di miracolo per rimettere in sesto una struttura che sta letteralmente cadendo a pezzi e marcendo. Continueremo a seguire da molto vicino la vicenda affinché non vi siano ulteriori rallentamenti ed il bando prosegua senza intoppi in modo da accelerare i progetti di riqualifica.'- dichiara il Consigliere Regionale di Europa Verde Francesco Emilio Borrelli, il quale aveva dato anche vita ad un sit-in davanti al pontile per protestare contro l' indifferenza e l' immobilismo dell' **Autorità portuale**. link al video: <https://www.facebook.com/489369491216947/videos/313190326775928>.



Annunziata all' Authority, c' è il primo sì

Diletta Turco

In calendario la discussione è stata segnata alle ore 11. Durante i lavori della ottava commissione al Senato, quella dei Trasporti, che tra gli argomenti all' ordine del giorno ha avuto la proposta di nomina di Andrea Annunziata a presidente dell' **autorità** di **Sistema** del mar Tirreno Centrale. Nessuna votazione, come si legge nell' avviso dei lavori della commissione, ma l' esame della nomina - la numero 73 - del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla quale ha relazionato il senatore del Movimento 5 Stelle Agostino Santillo. Con la discussione di ieri è partito ufficialmente l' iter parlamentare che porterà, poi, alla nomina di Annunziata alla guida dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. LE CONSULTAZIONI Ma con dei passaggi intermedi, tutti di natura consultiva, che prevedono una votazione in seno alla commissione Trasporti della Camera, e poi alla commissione Trasporti del Senato, prima per discutere ed esaminare nuovamente la nomina e poi per la votazione. Altro passaggio necessario la discussione del decreto di nomina del ministro delle Infrastrutture anche in seno alla nona commissione Trasporti, questa volta alla Camera, con relazione del deputato del Partito Democratico Andrea Romano.

Un iter che dovrebbe concludersi entro gennaio e che non dovrebbe portare colpi di scena dell' ultimo minuto, visto il parere politico già favorevole sia sul fronte maggioranza che opposizione. «La nomina di Annunziata a presidente dell' **autorità** di **Sistema portuale** del mar Tirreno Centrale - ha detto al riguardo il senatore del M5S Agostino Santillo, componente dell' VIII commissione Ambiente, Territorio e Lavori pubblici di palazzo Madama - assume una grande importanza strategica considerando l' importanza dell' area **portuale** del Tirreno Centrale, crocevia importantissimo del Mediterraneo e viatico fondamentale per l' economia del meridione». Proprio ieri mattina, nella seduta 178 della commissione permanente Lavori Pubblici, il senatore pentastellato ha relazionato sul rientro in Campania dell' ex presidente dell' **autorità portuale** di Salerno, indicato dal ministro Paola De Micheli il 20 dicembre scorso. «L' avvocato Annunziata - ha concluso Santillo - è uomo di grande esperienza avendo già guidato in passato, tra le altre cose, l' **autorità portuale** della Sicilia Orientale e rappresenta un profilo di elevato rilievo e su cui è stata trovata convergenza con la Regione Campania». GLI OBIETTIVI L' ultima intervista ufficiale da presidente dell' **autorità portuale** di Salerno, Annunziata la rilasciò a Il Mattino il 24 ottobre 2016 e riguardava, tra le altre cose, la possibilità che a Salerno arrivasse un commissario straordinario, chiamato all' epoca a traghettare il porto di Salerno nel delicato passaggio di unificazione con gli altri porti campani in vista dell' **autorità** unica. Salerno, infatti, nel processo di riforma del **sistema portuale** nazionale, rientrò tra gli scali italiani con la possibilità di una proroga dell' autonomia per un periodo di tempo determinato. Da allora, sono trascorsi poco più di quattro anni. E fa riflettere come gli argomenti affrontati nel 2016 con il prossimo presidente dell' **autorità** di **Sistema** del mar Tirreno Centrale siano quanto mai di attualità. Da Porta Ovest, che all' epoca, viveva i primi stop and go dei lavori per via dei primi sequestri al cantiere del 2015 per problemi di natura strutturale, fino ai lavori di dragaggio dei fondali del porto. Lavori che, all' epoca, vivevano un forte momento di stasi burocratica che durava da anni. Poi, ultima questione affrontata, ma che ad oggi non sembra rientrare tra le priorità del porto salernitano per via della pandemia sanitaria da Coronavirus, l' avvio della stagione crocieristica.



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Al termine del suo mandato - il secondo - alla guida dell' allora **autorità** salernitana, Annunziata è stato a capo dell' **autorità** di **Sistema** della Sicilia Orientale. Torna, dunque, nella sua Salerno in qualità di responsabile dell' intera portualità campana. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ZES, QUALCOSA SI MUOVE MA ORA OCCORRE ACCELERARE

Chiara MONTEFRANCESCO Il 2021 sembra partire all' insegna di una buona notizia per le Zone economiche speciali: l' appena emanata Legge di bilancio stabilisce, infatti, una riduzione del 50% dell' imposta sul reddito delle società (Ires) che intraprendono una nuova attività nelle Zes del Mezzogiorno. Ciò è possibile, a condizione che tali imprese permangano sul territorio per almeno dieci anni e che nello stesso periodo esse mantengano i medesimi livelli occupazionali. Ed è altrettanto confortante sapere che l' ultima bozza del Recovery Plan preveda che, dei 13 miliardi del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020, oltre 67% sia destinato proprio al Sud, che fruirà anche di una fiscalità di vantaggio di 4 miliardi di euro. A mio avviso, è questo il momento giusto per accelerare sull' avvio del secondo motore d' Italia, così lo Svimez definisce il Mezzogiorno, che, se a regime, potrebbe risollevare il Paese intero da un declino antecedente al Covid. E il carburante più promettente sono proprio le Zes, che hanno l' obiettivo di attrarre nelle aree portuali marittime gli investimenti di grandi nazionali o multinazionali, ma anche delle piccole e medie imprese locali nei settori di riferimento dell' economia regionale. Continua a pag. 6.



ZES, QUALCOSA SI MUOVE MA ORA...

Che, per la Puglia, significano agroalimentare, automotive, meccanica, gomma, TAC, legno-mobilia, packaging, ICT, servizi, grande distribuzione, turismo, ma anche farmaceutica e prodotti energetici, metallurgici e chimici. In un momento storico così delicato, in cui la pandemia ha messo in crisi gli scambi internazionali e le economie interne mondiali, è opportuno fare una prima riflessione: quando tutto questo sarà finito, nulla sarà come prima. La crisi e l'emergenza hanno dato un'accelerata al processo di accentuazione delle disuguaglianze economiche e sociali, ce lo dice l'Ocse. E anche all'interno dell'Italia stessa, il rischio dell'ampliamento del divario Nord/Sud è un problema concreto, determinato in primis dalla maggiore reattività delle imprese settentrionali: se, infatti, secondo le stime di Svimez, nel 2020 il Pil del Centro-Nord d'Italia ha subito un calo 9,3%, di contro all'inferiore perdita delineata nel Mezzogiorno (-8,2%), le previsioni sul Pil di quest'anno, invece, vedono il Pil del Centro-Nord balzare a un +5,4% rispetto al +2,3% del Sud. Anche **Assoport**, qualche mese fa, non solo evidenziava la capacità delle Zes di accelerare lo sviluppo di un'area e in taluni casi di un intero Paese, ma anche di essere uno strumento notevole per favorire l'uscita dalla crisi, resa ancora più grave dall'impatto del blocco produttivo, a seguito dell'emergenza sanitaria del virus. Di più. Le Zes hanno la funzione di alleggerire gli iter burocratici, che soprattutto in Italia martoriano il tessuto produttivo, di creare nuove infrastrutture, di potenziare la logistica delle merci non solo in corrispondenza dei porti e degli interporti, ma di arrivare fino a un raggio di 200-300 chilometri dallo snodo principale. Non a caso, il Presidente di Svimez, Adriano Giannola, ha parlato di Quadrilatero ZES nel Mezzogiorno continentale, costituito dai porti di Napoli, Bari, Taranto e Gioia Tauro. Nella nostra regione, le Zes sono due, entrambe interregionali e nate circa 2 anni fa: quella Adriatica è stata istituita insieme alla Regione Molise, quella Jonica insieme alla Basilicata. Mi fermo sugli aspetti burocratici: per poter partire, in Puglia, occorre individuare il cosiddetto kit localizzatore, ovvero il pacchetto di agevolazioni e semplificazioni destinate agli investitori, in materia per esempio di esenzioni IMU, TASI, TARI. Un progetto che avrebbe dovuto essere predisposto entro novembre, nelle dichiarazioni del Comitato della Zes Adriatica, ma che finora non ha visto la luce. E ancora, non è venuta alla luce nemmeno la legge regionale che contempli le semplificazioni previste dalle ZES, individuando un unico referente che dovrà interloquire con l'investitore. E sarà importante anche selezionare accuratamente i potenziali investitori: il rischio è una corsa all'adesione anche da parte di imprese che vogliono giovare solamente delle agevolazioni fiscali, ma che non sanno contribuire concretamente allo territorio in termini di valore aggiunto e internazionalizzazione. Venendo alla strategicità delle Zes anche nell'entroterra, un'altra leva di sviluppo per il Salento dovrà essere lo Scalo di Surbo, piattaforma logistica che dovrebbe essere collegata con il porto di Taranto e quello di Brindisi, attraverso una linea ferroviaria i cui mezzi possano trasportare i tir carichi di merci: questa l'ottima proposta del presidente dell'Autorità dei porti adriatici, Ugo Patroni Griffi. Ma occorre fare presto: 18 anni di stallo sono tanti e un'infrastruttura del genere non potrà essere ripristinata in un batter d'occhi. Chiara Montefrancesco © RIPRODUZIONE RISERVATA.



ENERGIA & AMBIENTE L' APPELLO ALLA POLITICA LANCIATO DA ALCUNE ASSOCIAZIONI DI IMPEGNO CIVICO

«Deposito di gas nel porto, necessitano studio di fattibilità e procedura di Via»

Continua il dibattito sulla localizzazione del serbatoio di gas naturale nel **porto**. A prendere posizione sulla vicenda sono le associazioni ambientaliste che ritengono propedeutico alla realizzazione dell' opera uno studio di fattibilità e l' espletamento di una procedura di "Via". «Sul deposito di gas voluto da Edison - scrivono in una nota congiunta Forum Ambiente, Salute Pubblica, Legambiente, Italia Nostra, Fondazione Di Giulio, Medici per l' Ambiente, Wwf e No al Carbone si sta recitando una sorta di "gioco delle parti", un copione che ha sempre impedito nei fatti di avviare valutazioni serene e obiettive sui reali interessi generali e di ampia prospettiva per la collettività e non quelli che soddisfano, nel breve, solo una sua parte. Dobbiamo purtroppo rilevare che alle questioni e alle obiezioni sollevate pubblicamente da diverse organizzazioni di impegno civile non è stata sinora data alcuna risposta. Non è in discussione la realizzazione dell' impianto (anche se l' analisi costi/benefici si sarebbe dovuta espletare a monte), ma dove sia più opportuno realizzarlo, salvaguardando gli interessi della collettività che non sono incentrati unicamente sulla sua realizzazione. Purtroppo - prosegue la nota sembrerebbe che questa querelle sia nata a causa dell' indicazione dell' area di Costa Morena est come sito idoneo all' installazione. Localizzazione da noi ritenuta inopportuna in quanto non considera il ruolo strategico del sito prescelto. Importanza indicata proprio dal Piano Regionale dei Trasporti in vigore ("per quanto riguarda il **porto** di **Brindisi**, il Piano Attuativo interviene riaffermando la natura strategica del fascio di binari di collegamento con la rete ferroviaria sulla banchina di Costa Morena ed il potenziamento della viabilità di raccordo con la duplice funzione di servizio alle attività Ro -Pax e di supporto allo sviluppo delle attività logistiche e, in prospettiva, del Distripark"). Per questo sono state destinate importanti risorse per infrastrutturare Costa Morena Est collegandola alla rete ferroviaria nazionale. Ci troveremmo di fronte, quindi, ad un impianto confliggente con la filiera logistica per la quale sono state investite importanti risorse per l' infrastrutturazione di quella zona portuale». Ed ancora: «La politica dovrebbe assicurare che le risorse impegnate raggiungano i risultati prefissati e considerare che si sta occupando un' area portuale strategica con un impianto il cui scopo principale (per il 75-80%) è soddisfare il rifornimento di mezzi autostradali e solo residualmente quello strettamente portuale. E tutto ciò mentre sono ben disponibili altre aree portuali altrettanto utili e ancora da infrastrutturare. Concludiamo con l' invito a tutti coloro che hanno a cuore il reale sviluppo del territorio di non ripercorrere gli errori fatti nel passato, poiché c' è necessità di azioni e scelte intelligenti e di una programmazione seria che tenga conto di uno sviluppo portuale ecosostenibile e che privilegi la logistica, il turismo e che sia realmente al servizio del territorio di appartenenza (il Salento). Auspichiamo pertanto che il Piano Regolatore Portuale si integri con il Prg, entrambi in fase di elaborazione e chiediamo a tutti i rappresentanti politici che si esprimano in favore di procedure includenti sempre l' iter dello studio di fattibilità e la "Via" anche nel caso del deposito costiero».



Arrivano solo 60 milioni per Capobianco e cassa di colmata

Completamento della cassa di colmata tra pontile Petrolchimico e Costa Morena Est e banchinamento della colmata ex Brindisi Lng di Capobianco. Arrivano 60 milioni di euro per il porto brindisino nell'ambito del Recovery Plan dell'Unione Europea. Ad annunciarlo è stato il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Mario Turco, che ha parlato tra le altre cose di «risorse pari a 2,10 miliardi sullo sviluppo dei porti del Sud, tra cui quelli di Taranto, Brindisi, Salerno, Napoli. Si aprirà quindi un grande cantiere che produrrà rilancio e sviluppo nel Sud Italia e nelle aree interne del Mezzogiorno». Un annuncio che ha spinto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi a contattare il ministero delle Infrastrutture per chiedere ulteriori dettagli. «Il coordinatore della struttura tecnica di missione mi ha assicurato - ha detto - che due interventi richiesti, ritenuti strategici per il territorio, hanno ottenuto i finanziamenti. Io, in particolare, avevo chiesto di mettere in sicurezza, perché credo che ormai il Pon sia bello che andato, l'intervento relativo alla cassa di colmata e di candidare a finanziamento il banchinamento di Capobianco in prospettiva Zona franca doganale. Mi ha assicurato che i due interventi sono stati finanziati e se così dovesse essere, sarebbe davvero un'ottima notizia per Brindisi». Più tardi, poi, è arrivata la conferma ufficiale con l'invio delle schede da parte del ministero. Per il completamento cassa di colmata tra pontile Petrolchimico e Costa Morena Est: dragaggio porto medio, attualmente il cui progetto è nella fase esecutiva, sono stati messi a disposizione 39 milioni, 325mila e 663,19 euro. Per quanto riguarda, invece, il completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi ad esso funzionali sino alla quota -12 metri sul livello del mare, il cui progetto è in fase definitiva e deve dunque ancora scontare quella esecutiva, a disposizione ci sono 20 milioni di euro. Dopo di che, quando ci sarà la formalizzazione della Zona franca, sarà più semplice, sottolinea il presidente, trovare un terminalista che possa ampliare ed attrezzare l'area. F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Deposito costiero: necessario lo studio di fattibilità e la Via

BRINDISI - Riceviamo e pubblichiamo la nota a firma del Forum ambiente salute e sviluppo, salute pubblica, Legambiente, Italia Nostra, Fondazione Di Giulio, Medici per l' ambiente, Wwf **Brindisi** e No al carbone Sul deposito di gas voluto da Edison si sta recitando una sorta di "Il giuoco delle parti", riproponendo il medesimo copione messo in scena, a **Brindisi** numerose volte nel corso di questi ultimi decenni. Copione che ha sempre impedito nei fatti di avviare valutazioni serene e obiettive sui reali interessi generali e di ampia prospettiva per la collettività e non quelli che soddisfano, nel breve, solo una sua parte. Dobbiamo purtroppo rilevare che alle questioni e alle obiezioni sollevate pubblicamente da diverse organizzazioni di impegno civile non è stata sinora data alcuna risposta. Innanzitutto crediamo sia bene precisare che non è in discussione la realizzazione o meno dell' impianto (anche se l' analisi costi/benefici si sarebbe dovuta espletare a monte da chi di competenza), ma dove sia più opportuno realizzarlo, salvaguardando gli interessi della collettività che, ovviamente, non sono incentrati unicamente sulla sua realizzazione. Purtroppo sembrerebbe che questa querelle sia nata a causa dell' indicazione, fornita dall' AdSpmam, dell' area di Costa Morena est come sito idoneo a tale installazione. Abbiamo già spiegato perchè tale localizzazione appare inopportuna in quanto è non considera il ruolo strategico del sito prescelto. L' importanza della stessa aerea viene indicata proprio dal piano regionale dei trasporti in vigore: «per quanto riguarda il **porto** di **Brindisi**, il piano attuativo interviene riaffermando la natura strategica del fascio di binari di collegamento con la rete ferroviaria sulla banchina di Costa Morena ed il potenziamento della viabilità di raccordo con la duplice funzione di servizio alle attività Ro-Pax e di supporto allo sviluppo delle attività logistiche e, in prospettiva, del Distripark». Proprio per tali motivi sono state destinate importanti risorse per infrastrutturare Costa Morena Est collegandola alla rete ferroviaria nazionale. Ci troveremmo di fronte, quindi, ad un impianto che, per vari ed evidenti motivi, sarebbe confliggente con la filiera logistica per la quale sono state investite importanti risorse per l' infrastrutturazione di quella zona portuale. La politica dovrebbe assicurare che le risorse impegnate raggiungano i risultati prefissati e considerare che si sta occupando un' area portuale strategica con un impianto il cui scopo principale (per il 75-80 percento) è soddisfare il rifornimento di mezzi autostradali e solo residualmente quello strettamente portuale. E tutto ciò mentre sono ben disponibili altre aree portuali altrettanto utili e ancora da infrastrutturare. Concludiamo con l' invito a tutti coloro che hanno a cuore il reale sviluppo del territorio di non ripercorrere gli errori fatti nel passato, poiché c' è necessità di azioni e scelte intelligenti e di una programmazione seria che tenga conto di uno sviluppo portuale ecosostenibile e che privilegi la logistica (e non la ostacoli), il turismo (e non lo ostacoli) e che sia realmente e concretamente al servizio del territorio di appartenenza (il Salento). Auspichiamo pertanto che il piano regolatore portuale si integri con il prg, entrambi in fase di elaborazione. In particolare chiediamo a tutti i rappresentanti politici che si esprimano in favore di procedimenti includenti sempre l' iter dello studio di fattibilità e la Via, la valutazione di impatto ambientale anche nel caso del deposito costiero come previsto dalla normativa in vigore.



Authority porto ora è ufficiale: Prete confermato presidente

Sergio Prete resta presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Jonio. Con 19 voti favorevoli, 14 contrari e 2 astenuti, la Commissione Trasporti della Camera ha dato l'ok alla sua nomina che è una conferma. Ora non resta che l'ultimo atto formale: la semplice convalida del ministro dei Trasporti tramite decreto. Pignatelli a pag.12.



Prete confermato presidente dell' autorità di sistema portuale: ok dalla commissione

Con 19 voti favorevoli, 14 contrari e 2 astenuti, la Commissione Trasporti della Camera ha dato l' ok alla nomina di Sergio Prete come presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio. Il via libera arriva dopo quello già ottenuto presso la Commissione del Senato e adesso non resta che l' ultimo atto formale: la semplice convalida del ministro dei Trasporti tramite decreto. La procedura praticamente si chiude al fotofinish proprio durante la crisi dell' Esecutivo apertasi in queste ore. Una situazione decisamente anomala che però non dovrebbe comportare alcun inghippo nell' emanazione del decreto. In un eventuale rimpasto e qualora Paola De Micheli rimanesse al dicastero dei Trasporti ovviamente tutto filerebbe liscio. In caso di un nuovo nome, appare davvero improbabile che l' iter si arresti visto che oramai si è conclusa la procedura e manca solo l' atto finale. Dopo un' unanimità a livello di istituzioni locali che avevano caldeggiato la sua rielezione, il nome di Sergio Prete era approdato alle commissioni parlamentari per la ratifica. Di solito, questa procedura rappresenta una formalità in quanto l' indicazione arriva da un accordo: in questo caso, era frutto dell' intesa tra il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano e la ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture, Paola De Micheli. Proprio quest' ultima aveva allora portato la candidatura di Prete nelle commissioni parlamentari ma il deputato Umberto Del Basso De Caro del Pd si era opposto probabilmente per frizioni con la stessa De Micheli. Adesso, dopo aver superato entrambi gli scogli delle commissioni, si attende solo il decreto. A.Pig. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

GIOIA TAURO Il commissario governativo Nisticò traccia il programma

Zes, proposta per attrarre investitori

GIOIA TAURO - «Elaborare una complessiva proposta per attrarre nuovi possibili investitori, da presentare in diverse occasioni, anche, attraverso la creazione di uno specifico portale internet di promozione della Zes Calabria». E' l'obiettivo, è scritto in una nota, delle linee guida adottate per redigere un' articolata offerta della Zona economica speciale. «L' anno nuovo - è scritto in una nota dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro - è iniziato con un fitto programma di incontri per il comitato d' indirizzo della Zes Calabria. Il commissario governativo Rosanna Nisticò, ha riunito i membri per tracciare i passi del suo programma. Presenti all' incontro, in modalità remoto, il commissario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro Andrea Agostinelli, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ministero per il Sud, Bianca Maria Scalett, e il dirigente Fabrizio Criscuolo per la Regione Calabria. Alla riunione hanno, altresì, partecipato, invitati dal commissario Nisticò, il segretario generale dell' **Autorità portuale** Pietro Preziosi e il dirigente dell' area Demanio Pasquale Faraone, il dirigente del settore Coordinamento Zes della Regione Calabria, Francesco Venneri, e Davide Miggiano delegato della Direzione dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Reggio Calabria. Tra i diversi punti all' ordine del giorno la stipula del protocollo d' intesa tra l' Agenzia delle Dogane, il Comitato d' indirizzo della Zona economica speciale e l' **Autorità portuale** per disciplinare la presenza di un rappresentante dell' Agenzia delle Dogane in seno al Comitato di indirizzo Zes Calabria». Il commissario governativo Nisticò ha illustrato le linee guida adottate per redigere un' articolata offerta della Zona economica speciale.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Mercoledì 13 gennaio 2021 info@quotidianodelsud.it CROTONE Da luglio area interdetta ma in assenza di segnaletica si continua a operare

Radioattività al porto, niente cartelli

Esposti al rischio gli addetti del comparto. E là si scarica il pesce che finisce sulle tavole

CROTONE - Della serie "forse non tutti sanno che...". Anzi, non lo sapevano manco gli addetti ai lavori, con la conseguenza che sulle tavole degli italiani potrebbero essere finiti spaghetti alle vongole radioattive. Dal luglio scorso un'area demaniale marittima **portuale** lunga 450 metri e larga tre, nelle immediate vicinanze di due banchine del porto commerciale, è stata interdetta per radioattività ma tanti operatori hanno continuato a lavorarci perché manca la relativa segnaletica. Perfino i titolari dei pescherecci d'altura - che non potrebbero farlo in zona commerciale - hanno continuato a ormeggiare là le loro imbarcazioni scaricando cassette e cassette di pesce potenzialmente radioattivo, quello che in genere viene spedito a Napoli. Ma a re pentaglio non è stata messa soltanto la salute dei consumatori in quanto da anni tutta una comunità **portuale** fatta di spedizionieri, operai delle imprese del comparto e agenti marittimi è esposta al pericolo radioattivo. L'ordinanza del commissario straordinario dell'**Autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, è stata pubblicata a suo tempo sul sito Internet dell'ente sulla scorta di un resoconto dell'Arpacal che conferma la presenza di radionuclidi nell'area. «Presso la banchina 14 si è registrata un'anomalia radio metrica nonché un incremento significativo del fondo ambientale dovuto alla presenza di residuo e/o prodotto fosfatico contenuto in un big bag immediatamente sottoposto a confinamento», avvertiva a giugno l'Arpa cal, che pertanto prescriveva disposizioni di protezione dalle radiazioni. Indicazioni subito recepite dall'Authority che ha ordinato limitazioni dell'utilizzo del piazzale **portuale** a tutela della pubblica e privata incolumità, vietando l'accesso e la sosta di persone nell'area in cui è stata rilevata la presenza di radionuclidi. Ma, a quanto pare, non è stata notata da alcuno la benché minima segnaletica atta a evidenziare il divieto d'accesso nonché il potenziale pericolo connesso con lo stato dell'area il cui posizionamento è imposto dalla stessa ordinanza. Anche ieri, se qualcuno avesse voluto voglia di fare una passeggiata da quelle parti, avrebbe realizzato che non c'è alcun cartello, come attestano foto e video di cui il Quotidiano è in possesso. Insomma, l'ordinanza è in vigore da sei mesi ma si è continuato ad operare quotidianamente nel sito, secondo alcune testimonianze, come se nulla fosse. Né, che se ne sappia, sono state adottate sanzioni contro i trasgressori. Ma, quello che forse è ancora più grave, constatata anche ieri la presenza di pescherecci, il pericolo potrebbe essersi riverberato anche ai danni dei consumatori. In una città di mare si pesca e si mangia tanto pesce, specie d'estate. Ai crotonesi e non solo tocca incrociare le dita.



L' Authority non è tenuta a risarcire la Zen Yacht

GIOIA TAURO L' **Autorità portuale** non è tenuta a risarcire la Zen Yacht per la mancata realizzazione della darsena **portuale**. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall' azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal "lucro cessante" e per quelli di immagine generati, a suo dire, dalla mancata realizzazione dell' opera. La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell' ente è stata dichiarata infondata dal giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l' adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. A tale ragione, quindi, il giudice ha evidenziato come l' ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro. Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d' accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto a una darsena. Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l' ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall' ente. Soddisfazione è stata manifestata a dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell' **Autorità portuale**, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht. d.l. Il Tribunale di Reggio ha rigettato integralmente il ricorso dell' azienda.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

GIOIA TAURO Respinta la richiesta di danni per la mancata realizzazione della darsena portuale

Arriva il no al risarcimento a Zen Yatch

L'azienda rivendicava 50 milioni di euro, pretesa giudicata infondata dai giudici

GIOIA TAURO - L' **Autorità portuale** di Gioia Tauro non è tenuta a risarcire la Zen Yatch per la mancata realizzazione della darsena **portuale**. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall' Azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal "lucro cessante" e per quelli di immagine generati a Suo dire dalla mancata realizzazione dell' opera. La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell' Ente è stata dichiarata infondata dal Giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l'adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, in vece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. A tale ragione, quindi, il Giudice ha evidenziato come l' Ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro. Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d' accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena. Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l' Ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi Giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio, hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall' Ente. Soddisfazione è stata manifestata a tale proposito dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell' **Autorità portuale**, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht.



L'Autorità portuale di Gioia Tauro non deve risarcire Zen Yacht

L'Autorità portuale di Gioia Tauro non è tenuta a risarcire la Zen Yacht per la mancata realizzazione della darsena portuale. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall'azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal lucro cessante e per quelli di immagine generati a suo dire dalla mancata realizzazione dell'opera. La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell'ente è stata dichiarata infondata dal giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l'Autorità portuale di Gioia Tauro, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l'adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. A tale ragione, quindi, il giudice ha evidenziato come l'ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro. Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d'accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena. Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l'ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi Giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio, hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall'Ente. Soddisfazione è stata manifestata a tale proposito dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell'Autorità portuale, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht.



AP Gioia Tauro: nessun risarcimento alla Zen Yatch per mancata realizzazione darsena portuale

(FERPRESS) Gioia Tauro, 13 GEN L'Autorità portuale di Gioia Tauro non è tenuta a risarcire la Zen Yatch per la mancata realizzazione della darsena portuale. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall'Azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal lucro cessante e per quelli di immagine generati a Suo dire dalla mancata realizzazione dell'opera. La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell'Ente è stata dichiarata infondata dal Giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l'Autorità portuale di Gioia Tauro, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l'adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. A tale ragione, quindi, il Giudice ha evidenziato come l'Ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro. Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d'accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena. Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l'Ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi Giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio, hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall'Ente. Soddisfazione è stata manifestata a tale proposito dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell'Autorità portuale, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht.



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro, l'Autorità portuale non deve risarcire Zen Yatch

L'azienda aveva fatto ricorso per la mancata realizzazione della darsena portuale

L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** non è tenuta a risarcire la Zen Yatch per la mancata realizzazione della darsena **portuale**. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall'azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal "lucro cessante" e per quelli di immagine generati a Suo dire dalla mancata realizzazione dell'opera. Chiarimento del Tribunale La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell'ente è stata dichiarata infondata dal giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l'adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. Gli anni precedenti A tale ragione, quindi, il giudice ha evidenziato come l'ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro. Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d'accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena. Un lungo capitolo giudiziario Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l'ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio, hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall'Ente. L' **Autorità portuale** Soddisfazione è stata manifestata a tale proposito dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell' **Autorità portuale**, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht.



Nessun risarcimento alla Zen Yacht

GIOIA TAURO Nessun risarcimento a Zen Yacht da parte dell'Autorità portuale di Gioia Tauro per la mancata realizzazione della darsena portuale. Questa la pronuncia del Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall'azienda che aveva chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal lucro cessante e per quelli di immagine generati a suo dire dalla mancata realizzazione dell'opera. La richiesta della Zen Yacht è stata dichiarata infondata dal Giudice civile sia in fatto che in diritto: l'Autorità portuale di Gioia Tauro, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l'adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. A tale ragione, è stato evidenziato che anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non si sia mai indicato negli atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro. Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d'accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena. Con la pronuncia del Tribunale si chiude un lungo capitolo giudiziario che ha visto l'ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha espresso la sua soddisfazione e sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell'Authority, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht.



Nulla deve l' Autorità portuale di Gioia Tauro alla Zen Yatch

Associazione culturale "Diego Vitrioli", continua il restauro dei dipinti

Gioia Tauro - L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** non è tenuta a risarcire la Zen Yatch per la mancata realizzazione della darsena **portuale**. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall' Azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal 'lucro cessante' e per quelli di immagine generati a Suo dire dalla mancata realizzazione dell' opera. La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell' Ente è stata dichiarata infondata dal Giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l' adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. A tale ragione, quindi, il Giudice ha evidenziato come l' Ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro.

Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d' accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena. Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l' Ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi Giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio, hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall' Ente. Soddisfazione è stata manifestata a tale proposito dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell' **Autorità portuale**, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht.



L' Autorità portuale di Gioia Tauro non è tenuta a risarcire la Zen Yatch

Redazione ReggioTV

L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** non è tenuta a risarcire la Zen Yatch per la mancata realizzazione della darsena **portuale**. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall' Azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal "lucro cessante" e per quelli di immagine generati a Suo dire dalla mancata realizzazione dell' opera. La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell' Ente è stata dichiarata infondata dal Giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l' adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. A tale ragione, quindi, il Giudice ha evidenziato come l' Ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro. Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d' accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena. Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l' Ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi Giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio, hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall' Ente. Soddisfazione è stata manifestata a tale proposito dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell' **Autorità portuale**, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht. 13-01-2021 13:38.



LA PRETESA RISARCITORIA È STATA DICHIARATA INFONDATA

L'Autorità portuale di Gioia Tauro non è tenuta a risarcire la Zen Yatch

L'Autorità portuale di Gioia Tauro non è tenuta a risarcire la Zen Yacht per la mancata realizzazione della darsena portuale. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall'Azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal "lucro cessante" e per quelli di immagine generati a Suo dire dalla mancata realizzazione dell'opera.

La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell'Ente è stata dichiarata infondata dal Giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l'Autorità portuale di Gioia Tauro, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l'adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati.

A tale ragione, quindi, il Giudice ha evidenziato come l'Ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro.

Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d'accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena.

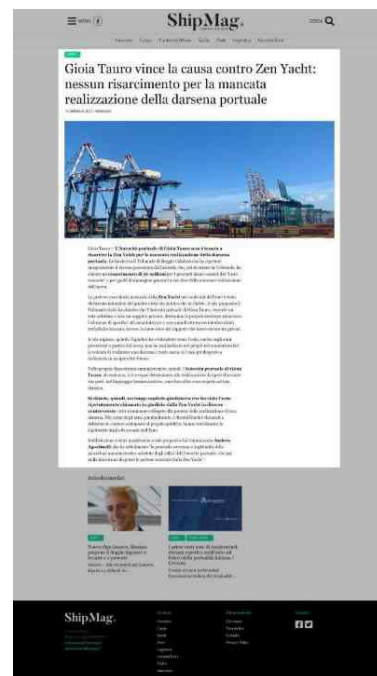
Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l'Ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi Giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio, hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall'Ente.

Soddisfazione è stata manifestata a tale proposito dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell'Autorità portuale, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht.

13-01-2021 13:38

Gioia Tauro vince la causa contro Zen Yacht: nessun risarcimento per la mancata realizzazione della darsena portuale

Gioia Tauro L'Autorità portuale di Gioia Tauro non è tenuta a risarcire la Zen Yacht per la mancata realizzazione della darsena portuale. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall'azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal lucro cessante e per quelli di immagine generati a suo dire dalla mancata realizzazione dell'opera. La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell'ente è stata dichiarata infondata dal giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l'Autorità portuale di Gioia Tauro, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l'adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. A tale ragione, quindi, il giudice ha evidenziato come l'ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro. Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l'Autorità portuale di Gioia Tauro, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d'accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena. Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l'ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi Giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio, hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall'Ente. Soddisfazione è stata manifestata a tale proposito dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell'Autorità portuale, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht.



L' Autorità portuale di Gioia Tauro non risarcirà la Zen Yatch per la mancata realizzazione della darsena portuale

L' Autorità portuale di Gioia Tauro non è tenuta a risarcire la Zen Yatch per la mancata realizzazione della darsena portuale. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall' Azienda

L' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** non è tenuta a risarcire la Zen Yatch per la mancata realizzazione della darsena **portuale**. Lo ha deciso il Tribunale di Reggio Calabria che ha rigettato integralmente il ricorso presentato dall' Azienda che, nel ricorrere in Tribunale, ha chiesto un risarcimento di 50 milioni per i presunti danni causati dal "lucro cessante" e per quelli di immagine generati a Suo dire dalla mancata realizzazione dell' opera. La pretesa risarcitoria avanzata dalla Zen Yacht nei confronti dell' Ente è stata dichiarata infondata dal Giudice civile sia in fatto che in diritto. A tale proposito il Tribunale civile ha chiarito che l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, essendo un ente pubblico e non un soggetto privato, determina le proprie decisioni attraverso l' adozione di specifici atti amministrativi e non quindi attraverso interlocuzioni verbali che toccano, invece, le mere sfere dei rapporti che intercorrono tra privati. A tale ragione, quindi, il Giudice ha evidenziato come l' Ente, anche negli anni precedenti a partire dal 2005, non ha mai indicato nei propri atti amministrativi la volontà di realizzare una darsena e tanto meno si è mai predisposto a realizzarla in un ipotetico futuro. Nelle proprie disposizioni amministrative, quindi, l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro**, al contrario, si è sempre determinata alla realizzazione di opere d' accosto che però, nel linguaggio tecnico nautico, sono ben altra cosa rispetto ad una darsena. Si chiude, quindi, un lungo capitolo giudiziario che ha visto l' Ente ripetutamente chiamato in giudizio dalla Zen Yacht in diverse controversie, tutte comunque collegate alla pretesa della realizzazione di una darsena. Nel corso degli anni, puntualmente, i diversi Giudici chiamati a definirne le contese sottoposte al proprio giudizio, hanno sottolineato la legittimità degli atti assunti dall' Ente. Soddisfazione è stata manifestata a tale proposito dal commissario Andrea Agostinelli che ha sottolineato la puntuale coerenza e legittimità delle procedure amministrative adottate dagli uffici dell' **Autorità portuale**, che per nulla lasciavano disporre le pretese avanzate dalla Zen Yacht.



Porti. Investimenti su Cagliari e Nord Sardegna

Grendi, 2020 col segno più

Il gruppo Grendi archivia il 2020 con un segno positivo e apre il 2021 con nuovi progetti. Il fatturato cresce del 12% rispetto al 2019, salendo a 56 milioni di euro e continuano gli investimenti. Per rafforzare i collegamenti tra Marina di Carrara e Sardegna quest'anno sono previsti una nuova linea trisettimanale con la Sardegna («nel più breve tempo possibile», ha sottolineato l'ad del gruppo, Antonio Musso) e la realizzazione di un terminal a Cagliari. Infine, il cambio di una nave a noleggio, la Severine per la Wedelsborg, più capiente. Nel dettaglio, Grendi Trasporti Marittimi nel 2020 ha incrementato il traffico ro-ro con l'Isola di oltre il 17% per un totale di 303.515 metri lineari equivalenti. «Intendiamo realizzare nel Nord Sardegna un nuovo collegamento nel più breve tempo possibile - spiega Musso - Per questo abbiamo già puntato su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull'aumento della frequenza». Musso ribadisce inoltre la richiesta di operare «in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del **porto** di Cagliari».



Logistica, 2020 in crescita per il gruppo Grendi

Il Gruppo Grendi archivia il 2020 con un segno positivo e apre il 2021 con nuovi progetti. Il fatturato consolidato secondo le prime indicazioni è cresciuto del 12% rispetto al 2019, salendo verso 56 milioni di euro e sono aumentati traffici e investimenti. Nei piani per l'anno nuovo c'è il cambio di una delle navi a noleggio, la Severine, con una più grande, la Wedelsborg. Inoltre fra i progetti in cantiere ci sono la nuova linea merci con collegamento trisettimanale fra Marina di Carrara e il Nord Sardegna la realizzazione di un terminal merci con gru a **Cagliari**. Nel dettaglio, Grendi Trasporti Marittimi nel 2020 ha incrementato il traffico ro-ro fra Marina di Carrara e la Sardegna di oltre il 17% per un totale di 303.515 metri lineari equivalenti. "Intendiamo realizzare nel Nord della Sardegna un nuovo collegamento nel più breve tempo possibile - spiega l'ad della società, Antonio Musso -. Per questo abbiamo già puntato su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull'aumento della frequenza settimanale dei collegamenti". Musso ribadisce inoltre la richiesta di operare "in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del **porto di Cagliari**". Per quanto riguarda la società M.A.

Grendi dal 1828, specializzata nella logistica dei trasporti via terra, nonostante il lockdown di aprile e maggio che ha ridotto i volumi di merci movimentate, ha chiuso il 2020 con 1,5 milioni di quintali trasportati e distribuiti in tutto il Sud Italia, con una crescita del 17% delle spedizioni rispetto al 2019. "Nel 2020 abbiamo ampliato le nostre infrastrutture con investimenti in magazzini e mezzi per oltre 3 milioni di euro" spiega Costanza Musso, ad di MA Grendi dal 1828. "A luglio - aggiunge - abbiamo aperto la nuova piattaforma distributiva di Olbia di quasi 2.000 mq e a dicembre abbiamo comprato un magazzino di 3.200 mq, nell'interporto di Bologna, adiacente a quello già in uso".



Nel 2020 Grendi ha sensibilmente incrementato fatturato e volumi di traffico

Il volume d'affari è ammontato a circa 56 milioni di euro (+12%) Nel 2020 la pandemia di Covid-19 non ha avuto ripercussioni sulla società di navigazione e di trasporti Grendi a giudicare dall' incremento di fatturato e di volumi movimentati dalla compagnia nel corso dell' anno. L' azienda italiana ha infatti reso noto che nel 2020 il fatturato consolidato è ammontato a circa 56 milioni di euro, in crescita del +12% rispetto all' anno precedente. Inoltre il traffico di carichi ro-ro e lo-lo movimentato lo scorso anno è risultato pari a 144.849 teu, con un rialzo del +23,4% sul 2019. In particolare, il traffico lo-lo al terminal di **Cagliari** è stato pari a 23.754 teu (+252%), mentre il traffico ro-ro sulla rotta Marina di Carrara-**Cagliari** è stato di 303.515 metri lineari (+17%), per complessive 1.939.186 tonnellate trasportate (o 121.095 teu equivalenti). Annunciando questi risultati l' amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi, Antonio Musso, ha confermato che quest' anno la compagnia intende affiancare al collegamento con **Cagliari** anche una linea con la parte settentrionale della Sardegna: «per quanto riguarda il Nord dell' isola - ha spiegato - intendiamo realizzare un nuovo collegamento nel più breve tempo possibile, per questo abbiamo già puntato su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull' aumento della frequenza settimanale dei collegamenti». Grendi si è infatti dotata di un' unità navale a noleggio di maggiore capacità sostituendo la Severine , della portata di 1.700 metri lineari, con la Wedelsborg , in grado di trasportare 2.550 metri lineari di rotabili. «Per quanto riguarda, invece, il Sud - ha aggiunto Musso - ribadiamo il nostro impegno e la nostra richiesta per operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del **porto di Cagliari**, con vantaggi per l' occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate - ha specificato riferendosi al terminal del **Porto Canale** non ancora assegnato ad un nuovo gestore - dall' assenza di un soggetto in grado di gestire l' intero terminal internazionale».

The screenshot shows the Informare website with a news article titled "Nel 2020 Grendi ha sensibilmente incrementato fatturato e volumi di traffico". The article text is visible, matching the content in the main text block. Below the article, there is a section titled "Leggi le notizie in formato Acrobat Reader" and a table showing the company's financial and operational data for 2020 and 2019.

Indicatore	2020	2019
Fatturato consolidato (milioni di euro)	56,0	49,8
Incremento (+12%)		
Traffico ro-ro (metri lineari)	303.515	259.186
Incremento (+17%)		
Traffico lo-lo (teu)	23.754	18.964
Incremento (+252%)		
Traffico totale (teu equivalenti)	121.095	99.600
Incremento (+21%)		

GRUPPO GRENDI: 2020 CON CRESCITA DI FATTURATO, VOLUMI E INVESTIMENTI

Il 2021 parte con un nuovo magazzino a Bologna, una nuova nave e linea merci per la Sardegna. Tra i progetti anche la realizzazione di un terminal merci internazionale Lo-Lo a **Cagliari** 13 gennaio 2021 - Segno positivo per i risultati registrati dal Gruppo Grendi nel 2020 e molti i progetti in cantiere per l'anno appena avviato, a partire dal cambio di una delle navi a noleggio: dalla Severine (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) alla Wedelsborg (180 m, 20 kn, 2.550 ml, battente bandiera italiana), ad una nuova linea merci con collegamento trisettimanale tra Marina di Carrara e il Nord Sardegna, al progetto di realizzazione di un terminal merci internazionale a **Cagliari** Lo-Lo (lift on lift off, vale a dire con gru per movimentare il carico delle navi). Tra le nuove iniziative anche l'acquisizione di nuovi spazi per la distribuzione a Bologna. Inoltre le prime indicazioni sul fatturato consolidato del 2020 del Gruppo Grendi vedono una crescita di circa il 12% rispetto al 2019, verso quota 56 milioni di euro. Grendi Trasporti Marittimi Nel 2020 Grendi Trasporti Marittimi ha messo a segno un incremento del traffico Ro-Ro tra Marina di Carrara e Sardegna di oltre il 17% per un totale di 303.515 metri lineari equivalenti. Per quanto riguarda i progetti per il 2021 Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi ha ribadito la centralità della Sardegna nelle strategie di sviluppo del Gruppo: "Per quanto riguarda il Nord dell'isola intendiamo realizzare un nuovo collegamento nel più breve tempo possibile, per questo abbiamo già puntato su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull'aumento della frequenza settimanale dei collegamenti. Per quanto riguarda, invece, il Sud ribadiamo il nostro impegno e la nostra richiesta per operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del **porto di Cagliari**, con vantaggi per l'occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dall'assenza di un soggetto in grado di gestire l'intero terminal internazionale. Nell'anno appena trascorso abbiamo, infine, potenziato l'equipment logistico investendo circa l'8% del fatturato".

M.A. Grendi dal 1828 La società M.A. Grendi dal 1828, specializzata nella logistica dei trasporti via terra, ha dovuto fare i conti con il lockdown nei mesi di aprile e maggio 2020 che ha ridotto i volumi di merci movimentati in quel periodo. La capacità di ripresa dei mesi successivi e i buoni volumi registrati anche prima della pandemia hanno fatto registrare un valore complessivo di fine 2020 pari a 1,5 milioni di quintali trasportati e distribuiti in tutto il Sud Italia, con una crescita del 17% delle spedizioni rispetto al 2019. Più in dettaglio la Sardegna è il core business della distribuzione con oltre il 60% dei volumi distribuiti, grazie al ruolo fondamentale di deposito e logistica svolto dai due magazzini di **Cagliari**, mentre la Sicilia rappresenta il 16% e la Puglia il 10% e la quota restante copre le altre regioni del Sud Italia. "Nel 2020 abbiamo ampliato le nostre infrastrutture con investimenti in magazzini e mezzi per oltre 3 milioni di euro" spiega Costanza Musso, amministratore delegato di MA Grendi dal 1828: "A luglio abbiamo aperto la nuova piattaforma distributiva di Olbia di quasi 2.000 mq e a dicembre abbiamo comprato un magazzino di 3.200 mq, nell'interporto di Bologna, adiacente a quello attualmente in uso, portando il magazzino di raccolta bolognese ad oltre 5.000 mq. I magazzini di Grendi constano di 12.000 mq di magazzini di raccolta, 20.000 mq di magazzini di distribuzione in Sardegna, e altrettanti metri quadri nelle 8 piattaforme distributive dei corrispondenti nel Sud Italia per un totale complessivo di oltre 50.000 mq". Infine, Grendi è attualmente l'hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla in Sardegna. Da tempo il Gruppo intende realizzare un secondo deposito dedicato al trasporto alimentare nell'area portuale di **Cagliari** che non è stato ancora reso possibile da difficoltà burocratiche.



Risultati positivi per il Gruppo Grendi

MILANO Risultati positivi per il Gruppo Grendi nel 2020 e molti i progetti in cantiere per l'anno appena avviato, a partire dal cambio di una delle navi a noleggio: dalla Severine' (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) alla Wedelsborg' (180 m, 20 kn, 2.550 ml, battente bandiera italiana), ad una nuova linea merci con collegamento trisettimanale tra Marina di Carrara e il Nord Sardegna, al progetto di realizzazione di un terminal merci internazionale a Cagliari Lo-Lo (lift on lift off, vale a dire con gru per movimentare il carico delle navi). Tra le nuove iniziative del Gruppo anche l'acquisizione di nuovi spazi per la distribuzione a Bologna. Inoltre le prime indicazioni sul fatturato consolidato del 2020 del Gruppo Grendi vedono una crescita di circa il 12% rispetto al 2019, verso quota 56 milioni di euro. Grendi Trasporti Marittimi Nel 2020 Grendi Trasporti Marittimi ha messo a segno un incremento del traffico Ro-Ro tra Marina di Carrara e Sardegna di oltre il 17% per un totale di 303.515 metri lineari equivalenti. Per quanto riguarda i progetti per il 2021 Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi ha ribadito la centralità della Sardegna nelle strategie di sviluppo del Gruppo: Per quanto riguarda il Nord dell'isola intendiamo realizzare un nuovo collegamento nel più breve tempo possibile, per questo abbiamo già puntato su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull'aumento della frequenza settimanale dei collegamenti. Per quanto riguarda, invece, il Sud ribadiamo il nostro impegno e la nostra richiesta per operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del porto di Cagliari, con vantaggi per l'occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dall'assenza di un soggetto in grado di gestire l'intero terminal internazionale. Nell'anno appena trascorso abbiamo, infine, potenziato l'equipment logistico investendo circa l'8% del fatturato. M.A. Grendi dal 1828 La società M.A. Grendi dal 1828, specializzata nella logistica dei trasporti via terra, ha dovuto fare i conti con il lockdown nei mesi di Aprile e Maggio 2020 che ha ridotto i volumi di merci movimentati in quel periodo. La capacità di ripresa dei mesi successivi e i buoni volumi registrati anche prima della pandemia hanno fatto registrare un valore complessivo di fine 2020 pari a 1,5 milioni di quintali trasportati e distribuiti in tutto il Sud Italia, con una crescita del 17% delle spedizioni rispetto al 2019. Più in dettaglio la Sardegna è il core business della distribuzione con oltre il 60% dei volumi distribuiti, grazie al ruolo fondamentale di deposito e logistica svolto dai due magazzini di Cagliari, mentre la Sicilia rappresenta il 16% e la Puglia il 10% e la quota restante copre le altre regioni del Sud Italia. Nel 2020 abbiamo ampliato le nostre infrastrutture con investimenti in magazzini e mezzi per oltre 3 milioni di euro spiega Costanza Musso, amministratore delegato di MA Grendi dal 1828: A Luglio abbiamo aperto la nuova piattaforma distributiva di Olbia di quasi 2.000 mq e a dicembre abbiamo comprato un magazzino di 3.200 mq, nell'interporto di Bologna, adiacente a quello attualmente in uso, portando il magazzino di raccolta bolognese ad oltre 5.000 mq. I magazzini di Grendi constano di 12.000 mq di magazzini di raccolta, 20.000 mq di magazzini di distribuzione in Sardegna, e altrettanti metri quadri nelle 8 piattaforme distributive dei corrispondenti nel Sud Italia per un totale complessivo di oltre 50.000 mq. Infine, Grendi è attualmente l'hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla in Sardegna. Da tempo il Gruppo intende realizzare un secondo deposito dedicato al trasporto alimentare nell'area portuale di Cagliari che non è stato ancora reso possibile da difficoltà burocratiche.



Logistica: il Gruppo Grendi chiude il 2020 con crescita di fatturato, volumi e investimenti

Il 2021 parte con un nuovo magazzino a Bologna, una nuova nave e linea merci per la Sardegna. Tra i progetti anche la realizzazione di un terminal merci internazionale Lo-Lo a Cagliari.

Il Gruppo Grendi chiude il 2020 in positivo. Segno positivo per i risultati registrati dal Gruppo Grendi nel 2020 e molti i progetti in cantiere per l'anno appena avviato, a partire dal cambio di una delle navi a noleggio: dalla Severine (150 m, 17 kn, 1.700 ml di portata) alla Wedelsborg (180 m, 20 kn, 2.550 ml, battente bandiera italiana), ad una nuova linea merci con collegamento trisettimanale tra Marina di Carrara e il Nord Sardegna, al progetto di realizzazione di un terminal merci internazionale a **Cagliari** Lo-Lo (lift on lift off, vale a dire con gru per movimentare il carico delle navi). Tra le nuove iniziative anche l'acquisizione di nuovi spazi per la distribuzione a Bologna. Inoltre le prime indicazioni sul fatturato consolidato del 2020 del Gruppo Grendi vedono una crescita di circa il 12% rispetto al 2019, verso quota 56 milioni di euro. Grendi Trasporti Marittimi Nel 2020 Grendi Trasporti Marittimi ha messo a segno un incremento del traffico Ro-Ro tra Marina di Carrara e Sardegna di oltre il 17% per un totale di 303.515 metri lineari equivalenti (Maggiori dettagli su volumi e investimenti nel 2020 nell'allegato A). Per quanto riguarda i progetti per il 2021 Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi ha ribadito la centralità della Sardegna nelle strategie di sviluppo del Gruppo: advertisement "Per quanto riguarda il Nord dell'isola intendiamo realizzare un nuovo collegamento nel più breve tempo possibile, per questo abbiamo già puntato su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull'aumento della frequenza settimanale dei collegamenti. Per quanto riguarda, invece, il Sud ribadiamo il nostro impegno e la nostra richiesta per operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del **porto** di **Cagliari**, con vantaggi per l'occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate dall'assenza di un soggetto in grado di gestire l'intero terminal internazionale. Nell'anno appena trascorso abbiamo, infine, potenziato l'equipment logistico investendo circa l'8% del fatturato". M.A. Grendi dal 1828 La società M.A. Grendi dal 1828, specializzata nella logistica dei trasporti via terra, ha dovuto fare i conti con il lockdown nei mesi di aprile e maggio 2020 che ha ridotto i volumi di merci movimentati in quel periodo. La capacità di ripresa dei mesi successivi e i buoni volumi registrati anche prima della pandemia hanno fatto registrare un valore complessivo di fine 2020 pari a 1,5 milioni di quintali trasportati e distribuiti in tutto il Sud Italia, con una crescita del 17% delle spedizioni rispetto al 2019. Più in dettaglio la Sardegna è il core business della distribuzione con oltre il 60% dei volumi distribuiti, grazie al ruolo fondamentale di deposito e logistica svolto dai due magazzini di **Cagliari**, mentre la Sicilia rappresenta il 16% e la Puglia il 10% e la quota restante copre le altre regioni del Sud Italia. "Nel 2020 abbiamo ampliato le nostre infrastrutture con investimenti in magazzini e mezzi per oltre 3 milioni di euro" spiega Costanza Musso, amministratore delegato di MA Grendi dal 1828: "A luglio abbiamo aperto la nuova piattaforma distributiva di Olbia di quasi 2.000 mq e a dicembre abbiamo comprato un magazzino di 3.200 mq, nell'interporto di Bologna, adiacente a quello attualmente in uso, portando il magazzino di raccolta bolognese ad oltre 5.000 mq. I magazzini di Grendi constano di 12.000 mq di magazzini di raccolta, 20.000 mq di magazzini di distribuzione in Sardegna, e altrettanti metri quadri nelle 8 piattaforme distributive dei corrispondenti nel Sud Italia per un totale complessivo di oltre 50.000 mq". Infine, Grendi è attualmente l'hub per il trasporto e la distribuzione dei prodotti Barilla in Sardegna. Da tempo il Gruppo intende realizzare un secondo



deposito dedicato al trasporto alimentare nell' area portuale di Cagliari che non è stato ancora reso possibile da difficoltà burocratiche. Il Gruppo Grendi in breve Impresa familiare



Sardegna Reporter

Cagliari

storica operativa dal 1828 offre oggi tre servizi: trasporti completi per la Sardegna soprattutto con container; collettame Sud Italia con più filiali e inserimento in importanti network di distribuzione; linee marittime Sardegna: da Marina di Carrara (MS) a Cagliari con navi solo merci con terminal portuali, di 50mila mq ciascuno, privati e custoditi sia a Marina di Carrara che a Cagliari. Dal 2020 da Marina di Carrara collegamento anche a Porto Torres. La compagnia dispone di un moderno e veloce sistema di movimentazione delle merci con cassette (translifter system) che ottimizza lo spazio sulle navi e riduce i tempi di scarico e scarico anche per merce pesante non in containers (marmo, legname). Il sistema di logistica sostenibile di Grendi punta sulle unità di carico, il percorso intermodale su gomma e via mare e sulle modalità di carico della nave. Il Gruppo Grendi in numeri: fatturato consolidato 2019: 50.000.000 ; dipendenti diretti: 103; Indotto: circa 400. Per maggiori informazioni consultare: www.grendi.it.





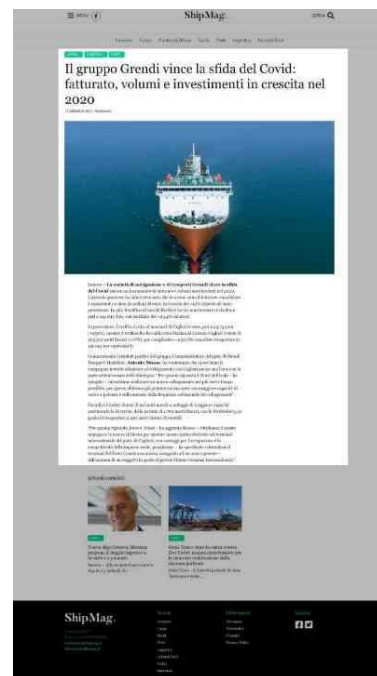
Sea Reporter

Cagliari

burocratiche.

Il gruppo Grendi vince la sfida del Covid: fatturato, volumi e investimenti in crescita nel 2020

Genova La società di navigazione e di trasporti Grendi vince la sfida del Covid-19 con un incremento di fatturato e volumi movimentati nel 2020. L'azienda genovese ha infatti reso noto che lo scorso anno il fatturato consolidato è ammontato a circa 56 milioni di euro, in crescita del +12% rispetto all'anno precedente. In più, il traffico di carichi Ro-Ro e Lo-Lo movimentato è risultato pari a 144.849 Teu, con un rialzo del +23,4% sul 2019. In particolare, il traffico Lo-Lo al terminal di Cagliari è stato pari a 23.754 teu (+252%), mentre il traffico Ro-Ro sulla rotta Marina di Carrara-Cagliari è stato di 303.515 metri lineari (+17%), per complessive 1.939.186 tonnellate trasportate (o 121.095 teu equivalenti). Commentando i risultati positivi del gruppo, l'amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi, Antonio Musso, ha confermato che quest'anno la compagnia intende affiancare al collegamento con Cagliari anche una linea con la parte settentrionale della Sardegna: Per quanto riguarda il Nord dell'isola ha spiegato intendiamo realizzare un nuovo collegamento nel più breve tempo possibile, per questo abbiamo già puntato su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull'aumento della frequenza settimanale dei collegamenti. Grendi si è infatti dotata di un'unità navale a noleggio di maggiore capacità sostituendo la Severine, della portata di 1.700 metri lineari, con la Wedelsborg, in grado di trasportare 2.550 metri lineari di rotabili. Per quanto riguarda, invece, il Sud ha aggiunto Musso ribadiamo il nostro impegno e la nostra richiesta per operare in uno spazio dedicato nel terminal internazionale del porto di Cagliari, con vantaggi per l'occupazione e la competitività delle imprese sarde, penalizzate ha specificato riferendosi al terminal del Porto Canale non ancora assegnato ad un nuovo gestore dall'assenza di un soggetto in grado di gestire l'intero terminal internazionale.



CATANIA

Solo per la mantellata previsti 70 milioni di

1. Lavori di rifiorimento e potenziamento della mantellata esterna della Diga foranea del Porto di Catania. Sono state ultimate le verifiche della sezione sul modello fisico da parte dell' Università di Catania, e nel mese scorso è stato consegnato il progetto esecutivo. Seguirà validazione, approvazione e avvio procedura aperta di affidamento dei lavori entro l' anno. Costo preventivato 70 milioni di euro. In data 14/12/20 sono state inviate le schede dati dell' opera al Mit quale proposta di finanziamento nell' ambito del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (Pnrr) di cui al Recovery Fund, relativo alla missione denominata "Infrastrutture per la mobilità". 2. Manutenzione straordinaria del sedime **portuale** finalizzata a garantire gli standard di sicurezza per gli utenti e gli operatori portuali del Porto di Catania. I lavori sono in stato avanzato di esecuzione e si prevede l' ultimazione entro il mese di gennaio 2021. Costo previsto 3,2 milioni di euro. 3. Intervento di consolidamento e adeguamento delle banchine 16, 17 e 18 dello sporgente centrale del porto di Catania. Costo stimato 14 milioni di euro. 4. Acquisizione del progetto definitivo per la costruzione della Stazione Marittima nel porto di Catania, presso lo sporgente centrale. Nello specifico comparto crocieristico, in vista di un' auspicata ripresa nel 2021 di un regolare flusso di navi e passeggeri, è allo studio la rettifica della banchina 13-14 nell' area dello sporgente centrale attualmente utilizzato per l' attività crocieristica, per consentire l' attracco di mega navi da crociera. Infine, è stata accolta per l' **Autorità** di **sistema portuale** la proposta di finanziamento sul fondo del Ministero Infrastrutture e Trasporti per le seguenti progettazioni: a) Lavori di consolidamento e ampliamento della banchina di Levante del porto peschereccio di Catania (407.000 euro). b) Lavori di allargamento della banchina interna del molo foraneo, tra la radice ed il pennello Est del porto di Catania (407.000 euro). c) Realizzazione del distretto della cantieristica Navale del porto di Augusta (315.000 euro).



«Sul porto massima attenzione»

Incontro fra il sindaco e il deputato Ficara del M5S

Augusta. Non cala l'attenzione del Comune sul porto. Dell'inserimento dello scalo di Augusta come hub del Mediterraneo nel Recovery Plan si è discusso, nel palazzo municipale, durante un incontro tra il sindaco, Giuseppe Di Mare e il deputato nazionale del M5S, Paolo Ficara. «Di comune accordo - riferisce il primo cittadino - si è ribadito il ruolo centrale di Augusta e del suo porto nella fase di progettazione del più grande piano di investimenti per il nostro Paese, opportunità che la nostra città non può e non deve perdere». A margine dell'incontro si è parlato anche di opere di bonifica della rada portuale ed infrastrutture ferroviarie. Il sindaco Di Mare sottolinea la disponibilità al dialogo e al confronto reciproco su tematiche concernenti il territorio: «che - conclude - è segno di una sempre maggiore cooperazione politica ed istituzionale nell'esclusivo interesse dei concittadini». L'incontro è scaturito dalla richiesta inviata dal sindaco al presidente del Consiglio dei ministri, al ministro dei Trasporti, al presidente della Regione, all'assessore regionale ai Trasporti, al presidente dell'Adsp della Sicilia orientale, alla deputazione nazionale regionale della provincia di Siracusa. A. S.



AUGUSTA

Il Porto verrà allacciato alla linea ferroviaria

1. Adeguamento di un tratto di Banchina del **Porto** Commerciale di Augusta ed attrezzaggio con gru a portale per l'attracco di navi containers, importo stimato circa 25 milioni di euro: a) I stralcio completate le opere civili di adeguamento e rafforzamento strutturale delle banchine per circa 150 metri lineari. b) Il stralcio, in fase di progettazione, da parte del Provveditorato Interregionale OO.PP, adeguamento di ulteriori 200 metri lineari di banchina. 2. Lavori di realizzazione del nuovo terminal banchine container del **porto** commerciale di Augusta I e II stralcio unificati. Si tratta di un'opera di grande infrastrutturazione finalizzata alla movimentazione di container su una superficie attrezzata, complessiva, di circa 150.000 mq. È stata effettuata la consegna dei lavori per la realizzazione delle opere a terra, importo previsto circa 48 milioni di euro. Questa opera è in parte finanziata con fondi PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 (circa 28 milioni di euro). 3. Lavori di rifiorimento e ripristino statico della Diga foranea del **Porto** di Augusta, ricci di testata e tratti limitrofi dell'imboccatura centrale. Sono stati realizzati circa n. 1600 massi (da 40/60 tonnellate) su circa 2.000 previsti in appalto (80%). Si prevede l'ultimazione dei lavori entro il mese di febbraio 2021. L'opera è finanziata con fondi Pon Infrastrutture e Reti 2014-2020 per l'intero importo di 12 milioni di euro. 4. Lavori di completamento del rifiorimento e ripristino statico della Diga Foranea del **Porto** di Augusta, I stralcio. Si è provveduto ad avviare le procedure di affidamento dei lavori, ultimate in data 23.12.2020. L'opera è stata finanziata per l'intero importo di 42,9 milioni di euro con il "fondo per le infrastrutture" giusto Decreto Ministeriale n. 353 del 13/08/2020. 5. Lavori di collegamento ferroviario del **Porto** Commerciale di Augusta con la linea ferrata SR -CT e relativi piazzali di pertinenza. Nell'ambito della convenzione sottoscritta con RFI sono state studiate le alternative progettuali per il collegamento con la rete ferroviaria. È stata selezionata la soluzione che Rfi sta approfondendo in termini di progetto definitivo, costo stimato 50 milioni di euro, che verrà ultimato entro 250 giorni. L'opera ha un rilievo strategico al fine di mantenere il **porto** di Augusta, quale **porto** Core, all'interno della programmazione infrastrutturale Europea delle reti Ten -T. 6. Lavori di manutenzione straordinaria banchine e piazzali del **Porto** Commerciale di Augusta e della Nuova Darsena servizi. L'impresa appaltatrice sta ultimando l'elaborazione del rilievo topografico e batimetrico delle aree oggetto di intervento. Seguirà la redazione del progetto esecutivo ad opera del Provveditorato Interregionale OO.PP. Costo stimato 12 milioni di euro. 7. Progettazione e costruzione di un impianto di Gas naturale liquefatto nel **Porto** di Augusta. Si tratta di un'opera di primaria importanza in quanto, in ottemperanza alle normative europee a riguardo, sarà una delle 24 stazioni di approvvigionamento costiero di Gnl e, inoltre, tale approvvigionamento sarà effettuato tramite unità galleggianti, da assimilarsi alle attuali navi gasiere che comportano un livello molto alto di sicurezza durante le operazioni.



Dibattito online sui trasporti

Il segretario della Cgil Maurizio Landini e il ministro dei trasporti Paola De Micheli parteciperanno domani dalle 10 alla tavola rotonda promossa dalla Cgil Sicilia sul tema dei trasporti nell' Isola. L' iniziativa, dal titolo Mettiamo i trasporti sulla buona strada, si terrà in web conference e sarà trasmessa in diretta Facebook sulla pagina della Cgil Sicilia. Si tratterà di un pubblico confronto sulle criticità del sistema dei trasporti in Sicilia e sulle azioni da promuovere per risolverle. Interverranno Massimo Simonini, **Pasqualino Monti**, Stefano Malorgio. Roberto Pagone, Marco Falcone, Giovanni Pistorio (nella foto), Franco Spanò e Alfio Mannino.



Trasporti

Studio Ministero su tunnel Palermo

PALERMO - "Dal Ministero Infrastrutture e Trasporti arrivano a Palermo i primi fondi per lo studio di fattibilità del nuovo tunnel sotterraneo di 12 chilometri che nei progetti consentirebbe di attraversare il capoluogo siciliano collegando al porto le due autostrade per Catania e per Trapani senza passare dalla circonvallazione". Lo rende noto il deputato nazionale del Movimento 5 Stelle Adriano Varrica. "Grazie ad un' azione di pressione - continua il parlamentare pentastellato - siamo riusciti a recuperare un milione e mezzo di euro di fondi ministeriali che il Comune non aveva richiesto. Queste risorse potevano essere destinate esclusivamente a studi di fattibilità di opere strategiche per la nostra città ed è per questo che la scelta è caduta sul collegamento tra porto e circonvallazione per il quale esisteva un protocollo d' intesa tra Comune, **Autorità** portuale, Provveditorato e Anas". "Grazie a questo passaggio - conclude Varrica - saremo nelle condizioni di valutare più nel dettaglio costi e benefici di quest' opera potenzialmente rilevante".

4 ATTIVITÀ PRODUTTIVE «RIPARTICOLQDS»

La legge regionale 15/2008 prevede il rimborso dei contributi previdenziali per le aziende soggette da cassa nostra.

Fondi antiracket, imprese siciliane all'asciutto

Risorse bloccate da tre anni, il grido d'allarme dell'Asci: "Stanziano i fondi nel Bilancio"

Il presidente dell'Asci, Antonio Di Stefano, ha denunciato che i fondi antiracket, stanziati nel Bilancio 2018, non sono stati ancora stanziati. «Sono soldi che sono stati stanziati ma non sono stati stanziati», ha detto Di Stefano. «Sono soldi che sono stati stanziati ma non sono stati stanziati», ha detto Di Stefano. «Sono soldi che sono stati stanziati ma non sono stati stanziati», ha detto Di Stefano.

Trasporti
Studio Ministero
su tunnel Palermo

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuseppe Infante, ha annunciato che il governo ha deciso di stanziare 1,5 milioni di euro per lo studio di fattibilità del nuovo tunnel sotterraneo di 12 chilometri che nei progetti consentirebbe di attraversare il capoluogo siciliano collegando al porto le due autostrade per Catania e per Trapani senza passare dalla circonvallazione.

Enoturismo, Westart lancia sfida per soluzioni innovative

Il presidente della Westart, Antonio Di Stefano, ha annunciato che la Westart lancia una sfida per soluzioni innovative nel settore dell'enoturismo. «Siamo orgogliosi di essere la prima azienda di enoturismo in Sicilia», ha detto Di Stefano. «Siamo orgogliosi di essere la prima azienda di enoturismo in Sicilia», ha detto Di Stefano.

Addebiaturo: le risorse sono state agli anni

Il presidente della Addebiaturo, Antonio Di Stefano, ha annunciato che le risorse sono state agli anni. «Sono soldi che sono stati stanziati ma non sono stati stanziati», ha detto Di Stefano. «Sono soldi che sono stati stanziati ma non sono stati stanziati», ha detto Di Stefano.

Il tuo Quotidiano in tasca

Stoglialo ovunque. Scarica l'App device Apple e Android. Informarsi non è stato mai così semplice.

06 55 372217
06 55 372217
06 55 372217

Abbonati! Subiti!
06 55 372217
06 55 372217

QdS

A Palermo un tunnel sotterraneo da 1,2 miliardi, via allo studio di fattibilità

Redazione

A **Palermo** potrebbe sorgere un collegamento sotterraneo tra il porto e l'autostrada. È l'obiettivo della giunta comunale, arrivato alla fase di studio di fattibilità. L'opera dovrebbe costare circa 1,2 miliardi di euro. Intanto è stato finanziato con 1,5 milioni il progetto che dovrebbe portare a decidere se e come realizzare la maxi opera. Dal Ministero Infrastrutture e Trasporti arrivano a **Palermo** i primi fondi per lo Studio di fattibilità del nuovo tunnel sotterraneo di 12 km che nei progetti consentirebbe di attraversare il Capoluogo siciliano collegando al porto le due autostrade per Catania e per Trapani senza passare dalla circonvallazione. A dare l'annuncio di questo primo importante tassello verso la realizzazione dell'opera è il deputato nazionale del Movimento 5 Stelle Adriano Varrica. "Grazie ad un'azione di pressione - dichiara Varrica - siamo riusciti a recuperare un milione e mezzo di euro di fondi ministeriali che il Comune non aveva richiesto. Queste risorse potevano essere destinate esclusivamente a studi di fattibilità di opere strategiche per la nostra città ed è per questo che la scelta è caduta sul collegamento tra porto e circonvallazione per il quale esisteva un protocollo d'intesa tra Comune, **Autorità portuale**, Provveditorato e ANAS. Grazie a questo passaggio saremo nelle condizioni di valutare più nel dettaglio costi e benefici di quest'opera potenzialmente rilevante". Il tunnel sotterraneo avrebbe una lunghezza di 12 chilometri e attraverserebbe **Palermo** creando uno svincolo per il porto consentendo così agli automezzi e ai mezzi da carico di raggiungere non solo il hub **portuale** ma anche quello aeroportuale, creando un collegamento veloce fra la zona terminale della **Palermo**-Catania e dell'autostrada verso Trapani, con uno svincolo verso il porto. L'idea progettuale è stata redatta dall'**Autorità portuale** di **Palermo** con la collaborazione di Anas, Regione e Comune e l'obiettivo è inserirla nel programma dell'Unione europea del cosiddetto 'Ultimo miglio'.



Primi fondi da Roma per il tunnel che attraverserà la città

L'annuncio del deputato nazionale del M5s Adriano Varrica

redazione

PALERMO - "Dal Ministero Infrastrutture e Trasporti arrivano a Palermo i primi fondi per lo studio di fattibilità del nuovo tunnel sotterraneo di 12 km che nei progetti consentirebbe di attraversare il capoluogo siciliano collegando al porto le due autostrade per Catania e per Trapani senza passare dalla circonvallazione". Lo rende noto il deputato nazionale del Movimento 5 Stelle Adriano Varrica. "Grazie ad un' azione di pressione - dice - siamo riusciti a recuperare un milione e mezzo di euro di fondi ministeriali che il Comune non aveva richiesto. Queste risorse potevano essere destinate esclusivamente a studi di fattibilità di opere strategiche per la nostra città ed è per questo che la scelta è caduta sul collegamento tra porto e circonvallazione per il quale esisteva un protocollo d' intesa tra Comune, **Autorità portuale**, Provveditorato e Anas. Grazie a questo passaggio saremo nelle condizioni di valutare più nel dettaglio costi e benefici di quest' opera potenzialmente rilevante". (ANSA).



LiveSicilia.it / Cronaca / Primi fondi da Roma per il tunnel che attraverserà la città

Primi fondi da Roma per il tunnel che attraverserà la città



L'annuncio del deputato nazionale del M5s Adriano Varrica

PALERMO
L'annuncio del deputato nazionale del Movimento 5 Stelle Adriano Varrica.

PALERMO - "Dal Ministero Infrastrutture e Trasporti arrivano a Palermo i primi fondi per lo studio di fattibilità del nuovo tunnel sotterraneo di 12 km che nei progetti consentirebbe di attraversare il capoluogo siciliano collegando al porto le due autostrade per Catania e per Trapani senza passare dalla circonvallazione".

Lo rende noto il deputato nazionale del Movimento 5 Stelle Adriano Varrica. "Grazie ad un' azione di pressione - dice - siamo riusciti a recuperare un milione e mezzo di euro di fondi ministeriali che il Comune non aveva richiesto. Queste risorse potevano essere destinate esclusivamente a studi di fattibilità di opere strategiche per la nostra città ed è per questo che la scelta è caduta sul collegamento tra porto e circonvallazione per il quale esisteva un protocollo d' intesa tra Comune, Autorità portuale, Provveditorato e Anas. Grazie a questo passaggio saremo nelle condizioni di valutare più nel dettaglio costi e benefici di quest' opera potenzialmente rilevante". (ANSA).

Aggiornato il 13 gennaio 2021, 08:05
In: Cronaca / Termini Imerese

Commenti

Lascia un commento
Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Nome *

Email *

Lascia un commento

LE RICHIESTE DI AIUTO

Per i trasporti non c'è 'recovery'

PAOLO PITTALUGA

Le associazioni del settore deluse per l' assenza di misure adeguate nel Pnrr. Una settimana delicata per il mondo del trasporto su gomma. Come non bastasse la ormai perenne guerra con l' Austria per le limitazioni al transito poste ai nostri mezzi pesanti, ad agitare le acque anche la notizia del termine del 2040 per i camion diesel e pure il mezzo terremoto scatenato dalla possibile vendita di Iveco ai cinesi di Faw. Negli ultimi giorni il tema centrale è diventato quello dell' efficace impiego delle risorse del Recovery Fund con le associazioni di categoria che non hanno nascosto la preoccupazione, in quanto accresce le incertezze sugli effettivi sviluppi operativi che tale strumento strategico metterà a disposizione delle imprese. Già giovedì scorso Conftrasporto- Confcommercio indicava come essenziale il sostegno agli «investimenti degli operatori del trasporto e della logistica nella transizione verde e digitale: sostegno per navi a ridotte emissioni nei settori dei traghetti e delle crociere, anche per rilanciare la cantieristica italiana, rinnovo del parco dei veicoli industriali e commerciali, diffusione dei combustibili alternativi ed impiego dell' idrogeno nei trasporti via terra e via mare sono le priorità ». Rimarcando come sul fronte delle infrastrutture «è necessario dedicare una particolare attenzione al tema della resilienza ai cambiamenti climatici». E in un clima di incertezza, davanti alle bozze del Pnrr Paolo Uggè non aveva nascosto la delusione: «Ancora una volta dobbiamo prendere atto della totale negligenza con la quale si affronta il tema dei trasporti e delle infrastrutture». Il presidente di Conftrasporto segnala punti dolenti, da molto tempo sul tavolo della discussione ma mai affrontati in maniera radicale e, forse, coraggiosa. «Nella versione attuale del Piano - prosegue Uggè - c'è una totale mancanza di visione sui temi legati alla progettazione di infrastrutture portuali resilienti in un contesto sempre più condizionato dai cambiamenti climatici; mancano gli interventi per favorire la transizione energetica di mezzi navali e mezzi stradali, assenti anche interventi organici e strutturati per innovazione e digitalizzazione delle catene logistiche». Dopo quasi un anno di stallo a causa della pandemia Uggè rimarca la speranza che «le bozze circolate vengano rivedute e corrette» è il suo auspicio. «Se così non sarà ci troveremo di fronte a una situazione preoccupante, a un governo che, per quanto ci riguarda, potrebbe condannare la nostra economia, che ha sempre più bisogno di logistica e trasporti via via più efficienti e interconnessi, a non avere gli strumenti necessari ad agganciare una ripresa economica globale che comunque arriverà, ma che potrebbe essere a beneficio solo dei Paesi concorrenti al nostro». La conclusione è chiara: «Rivolgiamo un appello alla ministra De Micheli (Paola, titolare del dicastero dei Trasporti, ndr.) affinché infrastrutture, logistica e trasporti trovino la giusta collocazione tra le importanti risorse del Pnrr». RIPRODUZIONE RISERVATA



L' insostenibile leggerezza dell' UE

di Davide Maresca

La recente decisione della Commissione Europea concernente la 'tassazione dei porti italiani' non può certo dirsi una sorpresa. La procedura è cominciata nel 2013 con uno scambio di informazioni che aveva incluso tutti gli Stati membri. Nel 2017 arriva una richiesta di integrazione delle informazioni. Da quel momento l' interlocuzione ha visto svolgere esclusivamente due riunioni e diverse lettere molto dure con cui la Repubblica italiana ha respinto l' interpretazione che la Commissione dava delle norme italiane. In realtà, il terreno di 'battaglia' è squisitamente comunitario e ha ad oggetto il diritto della concorrenza europeo e le sue nozioni che sono autonome da quelle del diritto interno. Risulta chiaro che la Decisione della Commissione si basa su un' interpretazione apparentemente superficiale delle norme europee in materia di concorrenza e mercato interno. Proviamo a citarne alcune. La nozione di concessione. In primo luogo stupisce l' interpretazione delle concessioni in quanto la Commissione europea le ha spesso equiparate ad autorizzazioni (come accade, ad esempio, per le concessioni demaniali costiere e per i porti turistici) mentre in questa decisione, la Commissione pare privilegiare l' aspetto immobiliare. Con tutta evidenza, invece, il corrispettivo delle autorizzazioni potrebbe anche essere considerato un rimborso costi per l' attività di tipo autorizzativo. La nozione di impresa. In secondo luogo, effettivamente, la nozione di impresa nel diritto europeo è evidentemente di carattere autonomo rispetto al diritto nazionale e non ha nulla a che vedere con la natura giuridica prevista dal diritto interno (ente pubblico piuttosto che società): tuttavia, non viene effettuata una corretta valutazione dei caratteri di prevalenza delle funzioni istituzionali che, invece, ha rilevanza per la Corte di giustizia. Il vantaggio economico. Inoltre, è evidentemente insufficiente la valutazione della disponibilità del corrispettivo dei canoni da parte delle Autorità di sistema portuali (**ADSP**): queste ultime com' è noto, non sono libere di spendere come preferiscono i relativi introiti. Infatti, gli avanzi di amministrazione tornano spesso nella disponibilità dello Stato o, comunque, le autorizzazioni alla spesa dipendono spesso dal Ministero dell' Economia e delle Finanze. Peraltro la valorizzazione dei beni su cui sono rilasciate le concessioni non produce alcun vantaggio competitivo per le **ADSP** da reinvestire: l' asset rimane di proprietà dello Stato che riprende possesso del bene a fine concessione attraverso l' istituto dell' incameramento. Per cui non è certo possibile accostare sic et simpliciter l' attività delle **ADSP** ad un' attività di carattere economico - immobiliare. La nozione di mercato rilevante. Infine, la valutazione di mercato appare insufficiente: non è identificato un mercato rilevante in modo chiaro (c' è un generico riferimento alla competizione con altri porti) e tale valutazione è, come noto, una delle principali attività di carattere economico-giuridico che fungono da presupposto delle decisioni in materia di aiuti di Stato. Il pregiudizio al mercato. Infatti, un' analisi dei flussi delle merci da e per i nostri italiani avrebbe potuto far emergere che, almeno attualmente, la concorrenza con altri porti europei è limitata a pochi terminali in Italia e pertanto non è possibile ravvisare alcun pregiudizio concorrenziale. Tali valutazioni emergono anche dalle precedenti lettere inviate dalla Commissione europea e il tutto avrebbe dovuto essere approfondito in confronti di carattere tecnico che, con tutta evidenza, sono mancati. Non rimane, quindi, altra strada se non quella di impugnare il provvedimento in questione dinanzi al Tribunale dell' Unione europea ai sensi dell' art. 263 TFUE. Nel contempo, vista

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo

MAGAZINE

Twitter LinkedIn Instagram

Facebook

YouTube

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settenzionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE

CERCA

Cerca...

TASSI

Ambiente

Autorità Portuali

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

Avvisi di Fiumi e Mare

la ferma posizione espressa dalla Commissione, è evidente che occorre, con maggiore determinazione e soprattutto chiarezza rispetto al passato, proseguire nella leale cooperazione, il dialogo con la Commissione, come spesso si fa anche tra contro-parti di un contenzioso che siano in buona fede. Se, infatti, la Decisione della



Port News

Focus

Commissione europea presta il fianco a notevoli critiche, non può essere nascosto che la normativa italiana appare oggi stratificata e conseguentemente poco chiara sotto il profilo del principio di trasparenza e della necessaria separazione tra le Attività d'impresa, che dovrebbero essere svolte esclusivamente dai terminalisti e dalle imprese autorizzate da parte proprio delle Autorità di sistema portuale e le Attività di amministrazione pubblica e regolazione, di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle **ADSP**, e tese ad autorizzare le attività, verificare la rispondenza con gli interessi pubblici e regolare il mercato rilevante (seppur con incursioni dell'Autorità di regolazione dei Trasporti che necessitano di chiarezza). Pertanto ogni eventuale interlocuzione non potrà che presupporre una compiuta attuazione di tale principio.