



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 04 febbraio 2021**



Prime Pagine

04/02/2021	Corriere della Sera Prima pagina del 04/02/2021	8
04/02/2021	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 04/02/2021	9
04/02/2021	Il Foglio Prima pagina del 04/02/2021	10
04/02/2021	Il Giornale Prima pagina del 04/02/2021	11
04/02/2021	Il Giorno Prima pagina del 04/02/2021	12
04/02/2021	Il Manifesto Prima pagina del 04/02/2021	13
04/02/2021	Il Mattino Prima pagina del 04/02/2021	14
04/02/2021	Il Messaggero Prima pagina del 04/02/2021	15
04/02/2021	Il Resto del Carlino Prima pagina del 04/02/2021	16
04/02/2021	Il Secolo XIX Prima pagina del 04/02/2021	17
04/02/2021	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 04/02/2021	18
04/02/2021	Il Tempo Prima pagina del 04/02/2021	19
04/02/2021	Italia Oggi Prima pagina del 04/02/2021	20
04/02/2021	La Nazione Prima pagina del 04/02/2021	21
04/02/2021	La Repubblica Prima pagina del 04/02/2021	22
04/02/2021	La Stampa Prima pagina del 04/02/2021	23
04/02/2021	MF Prima pagina del 04/02/2021	24

Primo Piano

03/02/2021	Port News La nuova rotta dei porti italiani	<i>di Redazione</i> 25
------------	---	------------------------

Venezia

04/02/2021	Il Gazzettino Pagina 33 «Il porto, nonostante quello che lo ha colpito, continua a stupirci»	26
------------	--	----

04/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21	27
<hr/>		
04/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21 <i>ALBERTO VITUCCI</i>	28
<hr/>		
03/02/2021	FerPress	30
<hr/>		
03/02/2021	Primo Magazine <i>GAM EDITORI</i>	31
<hr/>		

Savona, Vado

03/02/2021	Shipping Italy	32
<hr/>		
03/02/2021	TrasportoEuropa	33
<hr/>		

Genova, Voltri

04/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 22	34
<hr/>		
04/02/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 10	35
<hr/>		
04/02/2021	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 13	37
<hr/>		
03/02/2021	Ansa	39
<hr/>		
03/02/2021	Ansa	40
<hr/>		
03/02/2021	BizJournal Liguria	41
<hr/>		
03/02/2021	Ferrovie.info	43
<hr/>		
03/02/2021	Genova24 <i>Redazione</i>	44
<hr/>		
03/02/2021	Informare	45
<hr/>		
03/02/2021	Informazioni Marittime	47
<hr/>		
03/02/2021	larepubblica.it (Genova) <i>Massimo Minella</i>	48
<hr/>		
03/02/2021	Messaggero Marittimo <i>Redazione</i>	49
<hr/>		
03/02/2021	Ship Mag	50
<hr/>		
03/02/2021	Shipping Italy	51
<hr/>		
03/02/2021	TrasportoEuropa	53
<hr/>		
04/02/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 11 <i>Nataschia Ronchetti</i>	54
<hr/>		

03/02/2021	Ship Mag	Logtainer e Hupac: accordo per sviluppare una rete intermodale tra porti liguri, Svizzera e Germania del Sud	55
03/02/2021	Shipping Italy	Alleanza tra Hupac e Logtainer per sviluppare nuovo traffico intermodale container dai porti liguri	56
03/02/2021	PrimoCanale.it	Sconto sulla Torre Piloti. M5S: "Basta un tablet". Lega: "Non un videogame"	57
03/02/2021	Sanremo News	Rimodernamento del Cristoforo Colombo di Genova: al via i lavori in aeroporto	58
03/02/2021	Ship Mag	Sarà demolita la nave fantasma nel porto di Genova	60
03/02/2021	The Medi Telegraph	Genova, addio alla nave fantasma. La Theodoros sarà demolita	61
03/02/2021	Shipping Italy	Autorizzazioni e fondi: i due punti interrogativi che preoccupano Signorini sulla nuova diga di Genova	62

La Spezia

04/02/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 41	«Grazie a Strata per il lavoro nell' Authority»	64
03/02/2021	Citta della Spezia	Il ringraziamento del sindaco Peracchini a Mauro Strata	65
03/02/2021	Citta della Spezia	"Doppia beffa per i pescatori, intervenga Autorità portuale"	66

Ravenna

04/02/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7	A caccia di bombe sui fondali del porto Appalto da 2,4 milioni	67
------------	---	--	----

Marina di Carrara

04/02/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 41	Valzer in vista ai vertici del porto Via Dello Iacono, arriverà Becce	68
------------	---	---	----

Livorno

04/02/2021	Il Tirreno Pagina 1	I nuovi schiavi del porto	69
04/02/2021	Il Tirreno Pagina 10	Sfruttamento estremo Contratto per un turno	LUCIA ATERINI 70
04/02/2021	Il Tirreno Pagina 23	La commissione Trasporti dà il via libera a Guerrieri	A.G. ; 72
03/02/2021	Port News	CP Livorno, Tarzia in pensione	di Redazione Port News 73
03/02/2021	Transportonline	Porto Livorno: "sdoganamento a mare" anche per merci rinfusa	74

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

04/02/2021	Corriere Adriatico Pagina 17	Grimaldi punta sulla rotta greca Raddoppiano i traghetti Minoan	75
------------	-------------------------------------	---	----

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 57	76
«Civitavecchia, asset strategico con Orte fermo da 50 anni»		
04/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 57	77
Porto, multato cargo di pecore e cavalli		
03/02/2021	CivOnline	78
Adsp, il presidente Musolino convoca i rappresentanti della Royalton per il cantiere ex Privilege		
03/02/2021	CivOnline	79
Adsp: il presidente Musolino convoca la Royalton		

Napoli

04/02/2021	Il Riformista (ed. Napoli) Pagina 2	80
I PRIVATI? NON SONO BELZEBÙ COSÌ CONTRIBUIRANNO A RILANCIARE I NOSTRI PORTI		
03/02/2021	Il Nautilus <i>Abele Carruezzo</i>	82
Andrea Annunziata nuovo presidente dell' AdSP Mare Tirreno Centrale		
03/02/2021	Shipping Italy	83
Annunziata ufficialmente alla guida dei porti campani		
03/02/2021	Stylo 24	84
Porto Napoli: per il rilancio Annunziata punta sul coinvolgimento dei privati		
03/02/2021	Punto Agro News	85
Infrastrutture: Andrea Annunziata nuovo presidente Autorita' Tirreno centrale		

Bari

04/02/2021	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 3 <i>Vito Fatiguso</i>	86
Il Recovery rilancia l' Interporto di Bari Con 176 milioni anche il casello A14		

Brindisi

04/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 11	87
Il porto di Brindisi rinasce con la Zona franca doganale		
04/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33	88
Capobianco diventa Zona Franca Doganale interclusa nel porto		
04/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	89
Porto, impulso agli investimenti Istituita la zona franca doganale		
04/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8	91
Così vantaggi fiscali per la lavorazione di merci destinate ai mercati extra Ue		
03/02/2021	AgiMeg	93
ADM: Minenna (DG) approva perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) nell' area portuale di Brindisi		
03/02/2021	Ansa	94
Porti: a Brindisi nasce la Zona franca (Zfd) 'Capobianco'		
03/02/2021	Brindisi Report	95
Porto: la colmata di Capobianco sarà Zona franca doganale		
03/02/2021	Il Nautilus <i>Redazione</i>	96
La Capitaneria di porto 'ferma' Nave Ro-Ro Nel Porto di BRINDISI		

03/02/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	97
Nasce la Zona Franca Doganale Interclusa all' interno dell' area portuale di Brindisi denominata 'Capobianco'			
03/02/2021	Informazioni Marittime		98
Nasce a Brindisi la Zona Franca Doganale Interclusa			
03/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	99
Nasce la Zona Franca Doganale Interclusa			
03/02/2021	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	100
Brindisi, nasce la Zona Franca Doganale			
03/02/2021	Ship Mag		101
Brindisi, nasce la Zona Franca Doganale interclusa			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

04/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 29	102
Spianata la strada verso l' accordo tra l' Authority e il Corap			
04/02/2021	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 21	103
Prove di pace tra Authority e Corap			
03/02/2021	Ansa		104
Porti: Gioia Tauro, incontro tra Autorità e Corap			
03/02/2021	FerPress		105
AP Gioia Tauro: tracciato il percorso per definire l' accordo tra AP e Corap			
03/02/2021	Il Lametino		106
Tracciato il percorso per definire l' accordo tra autorità portuale Gioia Tauro e Corap			
03/02/2021	Il Metropolitano	<i>About The Author</i>	107
Tracciato il percorso per definire l' accordo tra Autorità portuale di Gioia Tauro (RC) e Corap			
03/02/2021	LaC News 24	<i>di Redazione</i>	108
Gioia Tauro, vertice tra Autorità portuale e Corap sul futuro del gateway			
03/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	109
Gioia Tauro: verso intesa Authority Corap			
03/02/2021	opinione.it		110
Cassa del Mezzogiorno: politica della portualità e Stato 'incapace'			
03/02/2021	Reggio Tv	<i>Redazione ReggioTV</i>	112
Gioia Tauro. Tracciato il percorso per definire l' accordo tra Autorità portuale e Corap			
03/02/2021	Stretto Web		113
Gioia Tauro: tracciato il percorso per definire l' accordo tra autorità portuale e Corap			

Olbia Golfo Aranci

04/02/2021	L'Unione Sarda	Pagina 48	114
Porto chiuso per le scorie			

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

04/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 25	115
Sviluppo dell' area dello Stretto Sinergia tra i sindacati e Mega			
04/02/2021	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 15	116
Stretto, la Cisl incontra il presidente dell' Autorità portuale di sistema			
03/02/2021	Corriere Marittimo		117
Autorità dello Stretto digitalizzazione procedure doganali in porto - Accordo con ADM			

Palermo, Termini Imerese

04/02/2021	La Repubblica (ed. Palermo) Pagina 6	119
<hr/>		
04/02/2021	La Repubblica (ed. Palermo) Pagina 6	121
<hr/>		
03/02/2021	Corriere Marittimo	123
<hr/>		
03/02/2021	Corriere Marittimo	125
<hr/>		
03/02/2021	Notizie	126
<hr/>		

Focus

04/02/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 20	<i>Paolo Costa</i> 127
<hr/>		
03/02/2021	ilsole24ore.com	<i>Raoul de Forcade</i> 129
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50 - Tel. 06 5885281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it



Polemica sui concerti «cancellati» Muti contro il San Carlo «Offeso, suono altrove» di **Valerio Cappelli** a pagina 40



Domani su 7 L'intervista a De Angelis e un racconto di Milano da Terrazza Sentimento di **Chiara Maffioletti** e **Marco Missiroli** nel settimanale



IL PREMIER INCARICATO

Le mosse di Draghi: serve unità

Appello ai partiti, oggi le consultazioni. Sostegno Pd, M5S nel caos. Centrodestra diviso. Volta la Borsa, giù lo spread

NUOVO GOVERNO SENZA PALETTI

di **Gian Antonio Stella**

Sono passati venticinque anni da quando Massimo D'Alema, alla vigilia delle politiche del '96, sentenziò: «Abbiamo un problema solo: l'enorme abbondanza nel centro-sinistra di persone di altissima qualità». Era una battuta beffarda, ovvio. Certo è che un quarto di secolo dopo Mario Draghi, venendo da una storia tutta diversa, è alle prese con lo stesso problema: esistono persone di «alto profilo» per un governo all'altezza delle sfide?

continua alle pagine 12 e 13

Il presidente Sergio Mattarella ha conferito l'incarico per la formazione di un nuovo governo a Mario Draghi. L'ex presidente della Bce ha accettato con riserva. Oggi iniziano le consultazioni. Draghi subito dopo l'incontro con Mattarella ha detto che questo «è un momento difficile» ma che «possiamo fare molto». Tre i punti chiave: lotta alla pandemia, condurre a termine il piano vaccinale e il rilancio del Paese. Per fare questo — ha aggiunto — «mi rivolgerò al Parlamento» ma «sono fiducioso che dal confronto con i partiti e il dialogo con le parti sociali emerge unità». Volta la Borsa, giù lo spread.



Il premier incaricato Mario Draghi, 73 anni, al Quirinale

ESECUTIVO TECNICO O POLITICO? La ricerca della formula

di **Francesco Verderami**

a pagina 3

LO SCENARIO

Perché a tutti conviene aiutarlo

di **Mario Monti**

Con chiarezza disarmante, il presidente Mattarella ha presentato la situazione critica dell'Italia, la prospettiva che grazie all'Europa si apre e la persona che più di ogni altra è in grado, per capacità e autorevolezza, di guidare l'impegno collettivo per cogliere questa grande opportunità.

continua a pagina 28

LASVOLTA

Così i populisti si sono persi

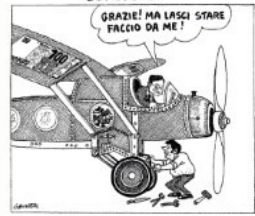
di **Antonio Polito**

Emilio Cella ha fatto il canarino. Come quegli uccellini che i minatori portavano con sé in galleria, e quando smettevano di cantare voleva dire che l'aria si stava facendo irrespirabile ed era ora di scappare. L'addio dell'ex anchorman al M5S è stato il segnale che il populismo di governo stava finendo. Anch'esso di assafia, peraltro.

continua a pagina 10

GIANNELLI

EUROPLAN



SOLLIEVO, FIDUCIA (E I SOLITI TIMORI)

di **Beppe Severgnini**

Il sollievo con cui governi, organizzazioni internazionali e mercati, in Europa e negli Stati Uniti, hanno accolto l'incarico a Mario Draghi è confortante, per l'Italia. Ma è direttamente proporzionale al loro stupore e alla loro preoccupazione. Perché una crisi di governo in questo momento?

continua a pagina 28

Cinema In maggioranza per la prima volta (due gli uomini)



La regista e attrice Emerald Fennell (35 anni) nel ruolo di Camilla in The Crown, Regina King (50) e Chloé Zhao (38)

Storico ai Golden Globe Tris di registe in lizza

di **Giuseppe Sarcina**

Non era mai accaduto prima a Hollywood. Ai Golden Globe le registe candidate alla vittoria superano gli uomini. Nomination per Chloé Zhao, Emerald Fennell e Regina King. Sfuma il sogno di Sophia Loren, è in corsa Laura Pausini.

a pagina 21 Ulivi

IL VIRUS PER I MALATI AD ALTO RISCHIO

Sì agli anticorpi monoclonali: c'è il via libera per curare il Covid

di **Margherita De Bac**

Via libera dell'Aifa agli anticorpi monoclonali. Prodotti con il plasma dei guariti dal Covid saranno usati per bloccare l'infezione. Precedenza, per ora, ai pazienti ad alto rischio.

da pagina 14 a pagina 17

DA UN ANNO IN CARCERE IN EGITTO

Zaki, un atto di coraggio

di **Carlo Verdelli**



Nessuno si preoccupa di un ragazzo egiziano da un anno rinchiuso in un carcere del Cairo senza colpe. Eppure, la sorte di Patrick Zaki riguarda tutti noi. Servirebbe un atto di coraggio.

a pagina 19

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

I Draghi svolazzano sopra le macerie degli uomini come nelle ultime scene del *Trono di Spade* e Toninelli non si dà pace. «Non chiedeteci di votarlo. In questi anni abbiamo fatto di tutto, perfino annientarci negli uffici a lavorare. Ma noi non siamo establishment e non possiamo votare l'establishment». Il Tony-sfogo contiene un equivoco e una notizia. La notizia è quel «perfino», come se Toninelli considerasse la fatica del lavoro un evento eccezionale e un attestato speciale di merito, anziché la condizione abituale delle persone comuni, di cui il Fu Movimento si era auto-proclamato rappresentante. Mentre l'ammissione di avere lavorato tanto costituisce perfino (perfino!) un'aggravante per chi ha lavorato tanto male. Se si

Gli Annientati

fossero appisolati sui banchi, invece di aggiungervi le rotelle, forse non sarebbero cascati per terra.

Veniamo all'equivoco. Con buona pace di Toninelli e di Di Battista, la parola «establishment» non è un insulto. «Il complesso dei detentori del potere», la definisce la Treccani. Lungi da me l'idea di considerare il «Che» Dìbba e Fidel Tony meno autorevoli della Treccani, però chi ha detenuto il potere politico negli ultimi tre anni, prima in versione sovranista e poi europeista? Il Conte Cinquestelle double-face. Ma per Toninelli e gli altri annientati, il potere è cattivo solo quando non lo detengono loro. Perfino (perfino!) quando chi lo detiene è indubbiamente più bravo di loro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

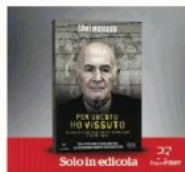


Dalla ricerca scientifica nasce
LAILA
80mg, capsule a rilascio prolungato di Loxapam
Nuovo farmaco con formula **Silexan®** per combattere i sintomi dell'ansia lieve.
Più spazio alla vita.
Chiedi consiglio al tuo farmacista

10204
9 771120 498108
Noni Italiane SpA - P.A. - 011 3517001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. 001 Milano



Covid: via libera dell'Aifa a due anticorpi monoclonali. Dopo il caso sollevato dal "Fatto", adesso arriva l'autorizzazione d'emergenza. Una buona notizia



Giovedì 4 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 34
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 10,70 con il libro "Per questo ho vissuto"
Spedizione in abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/05/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

I COMMISSARIAMENTI

Da Ciampi a Dini a Monti: quando arrivano i tecnici

◉ CANNAVÒ A PAG. 8 - 9

IL DETENUTO SPECIALE

"Verdini è fuori con una pratica a tempo record"



◉ BISIGNIA A PAG. 16

TANGENTI IN NIGERIA

Eni, due nuove prove "olandesi" contro Descalzi

◉ BARBACETTO A PAG. 15

SUPERPOTENZE WEB

Il Covid ingrassa Amazon e Bezos è sotto Antitrust

◉ ZU STOLBERG A PAG. 17

» I SUOI VERI DIKTAT

Renzi aveva chiesto il Meh e la Arcuri

» Selvaggia Lucarelli

A un certo punto Matteo Renzi s'è stufato. Per giorni, il sentimento prevalente nell'opinione pubblica era quello di assalto stupore nei confronti di una crisi di governo che, oltre al momento storico particolare, sembrava priva di ragioni che non fossero l'ego di Renzi, "il suo odio per Conte" (cit. Giulio Gallera) o anche l'ego di Renzi.
A PAG. 20



IL TECNICO VORREBBE TUTTI DENTRO, PER ORA HA SOLO PD, FI E IV

Conte e i 5Stelle: i primi no a Draghi



L'INCONTRO CON L'EX
IL PREMIER USCENTE NON SARÀ MINISTRO. IL COLLE: SE FALLISCE MARIO, ALTRO NOME, POI IL VOTO

◉ D'ESPOSITO, DE CAROLIS, DI FOGGIA E ZANCA DA PAG. 2 A 5

TUTTI I VOLTAGABBANA DELLA CRISI
Ma Quirinale e Pd dicevano: "Un Conte-ter o le elezioni"

◉ RODANO A PAG. 6 - 7

GIALLOROSA E DESTRE SPACCATI
Il Pd va in pressing sul M5S
Salvini detta già condizioni

◉ MARRA, ROSELLI E SALVINI A PAG. 4 - 5

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Il nemico n.1 di Supermario a pag. 6
- **Spinelli** Il golpetto e il commissario a pag. 10
- **Fini** Ora i 5Stelle non cedano al ricatto a pag. 13
- **Monaco** Zingaretti, Concita e Veltroni a pag. 13
- **Spadaro** Zittire Trump, educare tutti? a pag. 21



NONOSTANTE I MORTI

Brexit-virus: così il vaccino premia BoJo



◉ PROVENZANI A PAG. 18

IL BOOM DI "J'ACCUSE"

Libri in pretura Oggi l'editoria si fa tribunale



◉ MOLICA FRANCO A PAG. 22

La cattiveria

Mattarella ha elencato i moitri per cui non si può andare a elezioni anticipate. Quando sarebbe bastato dire "E che votate di merda"

WWW.SPINOZA.IT

Incontri al buio

» Marco Travaglio

S e nascerà, il governo Draghi sarà giudicato dal Fatto come tutti gli altri: ne valuteremo maggioranza, ministri e scelte in base alle nostre convinzioni, senza pregiudizi né positivi né negativi, non avendo nulla da guadagnare né da perdere. Al momento, del "governo di alto profilo" incautamente evocato da Mattarella (come se gli altri tre da lui nominati fossero scartine), si conosce solo il curriculum del premier incaricato, che il profilo ce l'ha altissimo. Ma come banchiere: come politico è tutto da scoprire e inventare. E non è un demiurgo che crea maggioranze dal nulla, in un Parlamento che resta sempre lo stesso.

Draghi. Fino a domenica, chi lo sondava per proporgli Palazzo Chigi veniva respinto da cortesi ma fermi dinieghi. Dunque chi da tempo aveva concepito il piano Draghi - l'Innominabile, B.&Letta, la Lega di Giorgetti, le quinte colonne renziane nel Pd e i loro mandanti dell'alta finanza - confidava nella professionalità di Demolition Man a sfasciare la maggioranza giallorosa e nel "patriottismo" di Draghi l'avrebbe spinto alla fine a raccogliere l'estremo grido di dolore di Mattarella da un palazzo in macerie. Ma, al netto della buona fede che gli va riconosciuta fino a prova contraria, l'uomo non è un ingenuo e sa bene a cosa va incontro: un governo che farebbe esplodere il centrodestra e i giallorosa e si reggerebbe sulla nobile figura di un pregiudicato, sul sostegno sbiadito del Pd e soprattutto sull'appoggio (si fa per dire) dei due Matteo, gli sfasciacarrozze più inaffidabili del pianeta che han rovesciato gli ultimi due esecutivi: l'uno decisivo (Salvini, sempreché alla fine ci stia) e l'altro superfluo (l'Innominabile). Con il partito di maggioranza relativa (M5S) e quello della leader emergente (FdI) all'opposizione. E con le prevedibili risse su Mes, Quota 100, Ue, chiusure anti-Covid, disastri lombardi ecc. Francamente, non vorremmo essere nei suoi panni. Ma, se lo fossimo, correremmo al Quirinale a rimettere il mandato.

Mattarella. Ha gestito la crisi, come tutta la sua presidenza, da arbitro imparziale: l'opposto di Napolitano. Ma con due eccezioni, segno di una fragilità che nelle emergenze lo portava a perdere la bussola e a compiere decisioni avventate al limite della temerarietà. Cioè a napolitanizzarsi. Accadde nel maggio 2018 quando, visto il nome dell'innocuo professor Savona nella lista dei ministri del Conte-1, mandò a casa la maggioranza gialloverde che univa i due vincitori delle elezioni e incaricò tal Cottarelli, mai citato da alcuno nelle consultazioni. E riaccaudò l'altrase-ra, quando ha convocato Draghi senza che nessun partito gliel'avesse chiesto.

SEGLUE A PAGINA 24





il Giornale



GIOVEDÌ 4 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 29 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
028 7324971 | Gsm 02. 7324971

SOSTEGNO A DRAGHI

CORAGGIO, CENTRODESTRA

L'alleanza alle consultazioni tra sì, no e astensione. Appello a non sprecare l'occasione di dare un governo serio all'Italia

M5s diviso, numeri difficili per la maggioranza

di **Vittorio Macioco**

Non basta il nome di Draghi per avere subito la fiducia. L'incantesimo di Mattarella ha bisogno di un po' di tempo per mostrare i suoi effetti. La politica non può ritirarsi senza neppure inscenare (...)

segue a pagina 3
servizi da pagina 2 a pagina 13

LA LINEA SUPERMARIO È QUELLA DEI LIBERALI

di **Alessandro Sallusti**

Cosa ne sarà del tentativo di Draghi di formare un nuovo governo lo vedremo. Per ora la buona notizia è che è definitivamente finita la stagione dei mediocri e degli incapaci, iniziata nel giugno del 2018. Conte non tornerà premier per la terza volta, la sua corsa da leader - che coincide con la scalata dei grillini al potere - finisce qui e di questo bisogna onestamente ringraziare Matteo Renzi, che dopo aver fatto ha pure sfatto il governo più imbarazzante della storia. Scampati dal male peggiore, ora ci si deve avviare sulla via della guarigione, con una terapia d'urto (elezioni subito) o mettendosi nelle mani di un buon medico, per di più di fama internazionale, quale è Mario Draghi.

Se la prima strada non fosse percorribile per l'ostilità del Parlamento (e di Mattarella) a sciogliere la legislatura, riflettere molto bene prima di rifiutare per principio una medicina che potrebbe rivelarsi salvifica. Draghi non è Monti, per semplificare non è tra gli europeisti «la crime e sangue» che vogliono chiudere il portafoglio, bensì l'inverso, come ha ben dimostrato da governatore della Banca centrale europea. È un fatto che la ricetta economica di Draghi sia perfettamente sovrapponibile a quella del centrodestra, non certo a quelle assistenziali dei Cinque Stelle e della sinistra.

Risulterebbe quindi difficilmente comprensibile che il centrodestra ostacolasse o non cercasse di contestarsi un tentativo di svoltare la politica economica del Paese dopo averla invocata per mesi solo perché si tratterebbe di andare al governo con parti - evidentemente le più moderate - della maggioranza uscente. Io capisco i dubbi, rispetto a questa ipotesi, di Giorgia Meloni, alla quale nessuno può insegnare nulla. Siamo d'accordo con lei: meglio il voto, ma a patto che sia una strada percorribile. Lo è? Non risulta, non in queste ore e del resto sarebbe strano che Mattarella avesse chiamato Draghi per mandarlo al massacro. Portare il centrodestra su una posizione di neutralità per acccontentare le esigenze elettorali di una delle sue componenti sarebbe rischioso soprattutto per i suoi elettori. Liberare il Paese dal giogo di un governo a trazione sinistra-Cinque Stelle sarebbe già di per sé una medaglia. Parlo con Mario Draghi un'occasione irripetibile, ovviamente a patto di essere protagonisti e non stampelle di nessuno.

MES, RECOVERY, LAVORO

Sull'economia le sfide più dure



PREMIER INCARICATO Mario Draghi

di **Gian Maria De Francesco**

Quattro sfide per Draghi. Sono le emergenze di politica economica che il nuovo esecutivo dovrà fronteggiare nel più breve tempo possibile rispettando il mandato del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Tra gli obiettivi prefissati per questo governo e la loro realizzazione (...)

segue a pagina 4

CAMBIANO GLI EQUILIBRI

Politica italiana verso l'anno zero



AL QUIRINALE Sergio Mattarella

di **Adalberto Signore**

«**M**amma mia, speriamo di no...». Era il novembre del 2010 quando Mario Draghi, allora presidente della Bce, si schermiva con un sorriso davanti ai giornalisti italiani che lo avevano avvicinato al G20 di Seul per chiedergli se avesse in animo, di lì a qualche tempo, un passaggio (...)

segue a pagina 6

PER EVITARE DI SPARIRE

Resistenza Conte, parte la guerriglia



PRESIDENTE USCENTE Giuseppe Conte

di **Augusto Minzolini**

Le spine di Mario Draghi. Si potrebbe pensare che per il primario inventore di quella sorta di terapia intensiva che con gli interventi della Bce tiene in vita il nostro Paese, che con il solo apparire sulla scena ha abbassato lo spread a 100 punti, diventare premier in Italia dovrebbe essere (...)

segue a pagina 2

ENNESIMA GAFFE
Se Toninelli ha «perfino» lavorato
di **F.M. Del Vigo**
a pagina 11

IL PARADOSSO
Dall'«uno vale uno» a superman
di **Marco Gervasoni**
a pagina 10

FIDUCIA O AVENTINO
Legga al bivio E la profezia di Giorgetti...
di **Giuseppe Marino**
a pagina 6

L'AIFA DÀ IL VIA LIBERA IN ITALIA A DUE ANTICORPI

Ok ai monoclonali anti-Covid

Enza Cusmai

Meno ospedalizzazioni e meno morti in attesa di un vaccino. Arriva anche in Italia una potente arma che blocca il Covid prima che faccia seri danni negli anziani con malattie croniche ma anche nei giovani con morbilità severa. La presidente della Commissione tecnico scientifica di Aifa, Patrizia Popoli, ne spiega i dettagli: «Abbiamo approvato il monoclonale della Eli Lilly e della Regeneron in considerazione dello stato di emergenza in cui versa il Paese. Sarà un'importante opzione per i pazienti curati a casa».

con **Angeli e Sorbi** da pagina 16 a pagina 18

PROCEDIMENTO PER AVER RIVELATO LE MOLESTIE

Denuncia il pm: toga punita

Luca Fazzo

QUESTIONE DI CERVELLO

«Sbagliando non si impara» Ora lo dice la scienza

Eleonora Barbieri

a pagina 25

La voce del pm Alessia Sinatra arriva spezzata. E soprattutto amareggiata e inferocita. La Sinatra, sostituto procuratore del pool Antimafia di Palermo, sa che la Procura generale della Cassazione ha spiccato contro di lei l'atto di incolpazione che dà il via ufficiale al procedimento disciplinare nei suoi confronti. La sua colpa: avere confidato a Luca Palamara, suo compagno di corrente, di essere stata aggredita sessualmente in ascensore da un magistrato di primissimo piano: Giuseppe Creazzo, procuratore a Firenze.

a pagina 14

*IN ITALIA: FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)...



IL GIORNO

GIOVEDÌ 4 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRATAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, nasce il simulatore da 5 milioni di euro

Politecnico, il debutto dell'auto virtuale
«Il futuro è la ricerca»

Ballatore a pagina 18



Milano, altri undici indagati

Multe annullate Si allarga Il caso "ghisa"

Palma a pagina 20

Partiti indecisi, Draghi cerca i numeri

Il presidente incaricato: «Insieme per sconfiggere il virus e rilanciare il Paese». Il Pd lavora per il sì, grillini spaccati. Salvini pone condizioni. Tra le ipotesi un governo politico con alcuni tecnici nei posti chiave. Il totonomi: Conte glissa su un posto da ministro degli Esteri

Dar la fiducia a SuperMario

L'occasione che nessuno può perdere

Michele Brambilla

Mario Draghi presidente del Consiglio sarebbe una grandissima occasione per tutti. Lo sarebbe innanzitutto per l'Italia, e non c'è molto bisogno di spiegare perché. Dopo anni di incompetenti al comando, avremmo finalmente alla guida del governo un uomo dalla straordinaria esperienza, stimato e ascoltato in tutto il mondo, capace di farsi rispettare e di far rispettare l'Italia ovunque, a partire da quella Europa che tante volte ci ha guardati con sospetto se non con fastidio. Ma sarebbe una grandissima occasione anche per quelle forze politiche che in queste ore stanno discutendo - alcune con molti dubbi - se concedergli o meno la fiducia.

Continua a pagina 2

TRAMONTA L'ERA DEI POPULISTI E DEGLI APPRENDISTI STREGONI MATTARELLA E DRAGHI Danno UNA PROSPETTIVA SERIA ALL'ITALIA

Sergio Mattarella, 79 anni, accoglie al Quirinale Mario Draghi, 73 anni

LE RISORSE DELLA REPUBBLICA

Coppari, Marin, Comelli, Marmo, Colombo, Ghidetti, Rossi, Polidori e Cutò da p. 3 a p. 13

DALLE CITTÀ

Milano

Caos licei Al Virgilio 180 studenti nel limbo

Servizio nelle **Cronache**

Milano

Scure sugli informatori farmaceutici Sostituiti da software

Gianni nelle **Cronache**

Santo Stefano Lodigiano

Eredità al Comune Condannato l'ex sindaco

D'Elia nelle **Cronache**



Come cambia la campagna vaccinale

Prof e poliziotti under 55 Ecco chi avrà AstraZeneca

Farruggia a pagina 14



Lettera con le scuse dopo cinquant'anni

Il ladro pentito di Pompei «Restituisco il reperto»

Femiani a pagina 17

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 consumo di alcolici. Se il sintomo persiste dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 03/09/2020.



Oggi l'ExtraTerrestre

CRISI CLIMATICA Mali e Senegal, viaggio nella Grande Muraglia Verde Artico, il futuro «granaio del mondo» Freddo estremo, «colpa del caldo»



Culture

INTERVISTA Binyamin Appelbaum racconta il suo libro, un'indagine sui «falsi profeti» dell'economia Martino Mazzonis pagina 10



Visioni

ROTTERDAM 50 Personaggi femminili nella selezione del Festival, da «Gritt» alla partigiana comunista Sonja Cristina Piccino, Giovanna Branca pagine 12, 13

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

GIOVEDÌ 4 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 29

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

SE I PARTITI NON DIFENDONO LA POLITICA

NORMA RANGERI

Di poche cose siamo sicuri. La prima è che siamo un paese commissariato, un paese che ha bisogno di "governi del presidente". Ogni volta che la situazione economica incontra momenti drammatici e di svolta, arriva l'uomo solo al comando, meglio se dei poteri finanziari.

È la seconda è che questa pioggia di miliardi di euro del Recovery Fund, ha risvegliato forti, variegati, trasversali appetiti. A cominciare da quelli confindustriali, passando per quelli mediatici. Insieme, e fin dall'inizio avendo come coagulo politico Renzi e Berlusconi, hanno avversato la maggioranza del centrosinistra anomalo presieduto da Conte.

Tuttavia la campagna contro il governo ha potuto fare breccia non solo grazie al lavoro ai fianchi dello sfascia carrozze toscano, ma anche a causa della crisi dei partiti, diciamo pure del loro spapolamento, che reclamerebbe un generale mea culpa, considerando il grave colpo inferto all'autorevolezza della politica nella già debole considerazione dei cittadini. Adesso è probabilmente troppo tardi per cercare di rimettere insieme i cocci ma ognuno dovrebbe quanto meno provare a fare autocritica.

In primo luogo il Pd e in particolare Zingaretti che non è mai stato troppo convinto di poter fare un governo con i grillini. E più volte, in dibattiti pubblici, dichiarava che mai si sarebbe alleato con il M5S.

— segue a pagina 15 —

L'ex presidente della Bce accetta con riserva l'incarico di formare il governo. La sua prima mossa fuori dalla prassi è un lungo incontro con Conte. Ma non ha ancora una maggioranza. Salvini pensa all'astensione, i 5S vogliono un esecutivo politico, Pd e Leu salvare l'alleanza

page 2/5



La tela del drago

foto di Ettore Ferrari/POOL Ansa/LaPresse

PIANO VACCINI, ACCORDO STATO-REGIONI SULLA DISTRIBUZIONE DELLE DOSI

Al via gli over 80 ma con Pfizer e Moderna

Sui titoli di coda del governo Conte 2 è arrivato l'accordo unitario Stato-Regioni sulla distribuzione dei vaccini. In videoconferenza si sono riuniti i governatori, il commissario Arcuri, i ministri Speranza e Bocca. Rifatto il tagliando al piano: distribuzione della seconda

dose della fase 1 in base alla percentuale di operatori socio-sanitari e anziani assistiti, stesso criterio per la fase 2 dedicata agli over 80 (per i quali si utilizzeranno i farmaci Pfizer e Moderna), poi riequilibrio sulla popolazione. Fase 3 dedicata a personale scolastico, forze

dell'ordine e carceri, per questi gruppi è previsto l'utilizzo di AstraZeneca ma solo per gli under 55, «un limite che si potrà rivedere più avanti» ha spiegato Speranza. L'impegno è iniettare 2 milioni di dosi a febbraio, 14 milioni entro marzo.

POLLICE A PAGINA 6

ANTICORPI MONOCLONALI

Alla fine l'Aifa costretta a dire sì

Dopo mesi di resistenza, l'Agenzia del farmaco autorizza gli anticorpi monoclonali su prescrizione di politici e parte dei medici. Ma i dati sull'efficacia sono in-

certi e contro la pandemia sono un'arma spenta. Per la terza volta in 5 giorni l'Aifa potrebbe rivedere le raccomandazioni su AstraZeneca. CAPOCCIA PAGINA 7

Matteo Renzi
La strada migliore per renderlo irrilevante
Massimo Villone PAGINA 4

Il Machiavelli di Rignano
Con il «Vogliamo tutto» dei padroni
Paolo Favilli PAGINA 15

Una non-analisi
Basta tifoseria, in gioco la democrazia
Daniele Vicari PAGINA 14

all'interno
I sindacati Subito dialogo, «non sarà come Monti»
MASSIMO FRANCHI PAGINA 4

L'Europa Il banchiere
«è l'uomo giusto»
ANNA MARIA MERLO PAGINA 5

Le proposte La moneta, il debito, il reddito, il fisco
ROBERTO CIOCCARELLI PAGINA 6

TURCHIA
La repressione non ferma la protesta degli studenti
MASSIMO FRANCHI PAGINA 4



Non accenna a frenare la mobilitazione degli studenti dell'Università del Bosforo di Istanbul contro il rettore nominato da Erdogan. Decine gli arresti, la stampa alza le barricate a difesa del governo. E il presidente li accusa: «Siete terroristi». Ma la protesta si allarga ad altri atenei e alle opposizioni. HOFFMAN A PAGINA 9

MYANMAR
Ora la Lady rischia due anni di carcere
MASSIMO FRANCHI PAGINA 4

Cina e Russia bloccano la condanna dell'Onu del golpe dei militari in Myanmar, dove adesso si complica la posizione di Aung San Suu Kyi, leader della Lega nazionale democratica e premier de facto del paese (non poteva esserlo ufficialmente perché la legge birmana vieta a chi è sposato a stranieri di avere incarichi pubblici): ieri i militari l'hanno incriminata per la presunta importazione illegale di ricetrasmittenti. Oltre a lei sono stati incriminati altri esponenti della Lega nazionale per la democrazia PAGINA 8

Lele Corvi



Foto: Reuters/Spot. ma. p. - D.L. 353/2003 (orm. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giga/CRN/232103
10294
9 770235 215000





€ 1,20 ANNO CODICE NF 34 ITALIA
PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/98

Fondato nel 1892



Giovedì 4 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 1,20

Coppa Italia (0-0)
**Il Napoli da trincea
l'assedio dell'Atalanta
e la finale da giocare**
Taormina, Ventre e servizi nello Sport



Il punto
**Insigne, il capitano
senza più guizzi
che deve riposare**
Francesco De Luca a pag. 42

Draghi, governo dal Pd alla Lega

► Il sì di Salvini e Fi, Meloni non cede: «Astensione». 5Stelle in frantumi: «Vogliamo un esecutivo politico»
► Appello all'unità del premier incaricato che incontra Conte e oggi vedrà i partiti: molti tecnici in squadra

Il commento

L'ULTIMA OCCASIONE PER SALVARE L'ITALIA

Romano Prodi

Prima di affidare a Mario Draghi l'incarico di formare il nuovo governo, il Presidente della Repubblica ha spiegato a tutti gli italiani le ragioni che lo avevano spinto a prendere una decisione tale da cambiare radicalmente i riferimenti della nostra politica. Sono bastate poche parole, pronunciate con una chiarezza quasi pedagogica.

Continua a pag. 43

Da Ciampi ad oggi

SE I TECNICI FISCHIANO LA FINE DEI PARTITI

Mauro Calise

È la terza volta che il sistema dei partiti repubblicano collassa - bruscamente - per lasciare il posto a un condottiero salvifico. Dopo Ciampi e Monti, adesso toccherebbe a Draghi. Tutti si chiedono se Supermario riuscirà nell'impresa di raddrizzare i conti e rimetterci in pista con l'Europa. Occhio e croce dovrebbe farcela.

Continua a pag. 43



Il presidente della Repubblica, Mattarella, accoglie al Quirinale il premier incaricato, Mario Draghi

Il personaggio

SuperMario, la mamma irpina e la Bce fatta sbarcare a Napoli

Nando Santonastaso

Scelse Napoli per la prima volta del board Bce lontano da Francoforte. Era il 2 ottobre 2014. Un atto d'amore di Draghi, ma non solo.

A pag. 4

Le pagelle del Mattino

Chi ha vinto e chi ha perso con la fine del «Conte 2»

Massimo Adinolfi

Da Conte a Renzi, da Zingaretti a Fico, fino a Mattarella. Chi ha vinto, e chi ha perso, in questa crisi, fino ad oggi?

A pag. 9

Acquaviti, Amoroso, Cifoni, Conti, Dimito, Gentili, Petrucci, Pucci, Santonastaso e Torsello da pag. 2 a pag. 11

Il toto ministri

Catricalà e Bentivogli in pole il ritorno del pm Cantone

Andrea Bassi e Alberto Gentili a pag. 3



Il retroscena

Pd, da Bonaccini a Guerini linea Zingaretti sotto accusa

Adolfo Pappalardo a pag. 7



Scuola, in Campania salgono i contagi pronta nuova stretta

► Sul tavolo lo stop delle superiori, decisivi per la Regione i dati dei prossimi giorni

Mariagiovanna Capone

Alla Regione Campania da lunedì non si parla d'altro. La percentuale sostenuta di contagi, le immagini di assembramenti di giovani, indurrebbero il governatore De Luca ad una nuova stretta in campo scolastico. Si lavora ad un'ordinanza per bloccare eventualmente subito le Superiori appena riavviate e, successivamente, le elementari dalla classe terza fino alle Medie.

In Cronaca

Il virus

Covid, convocato il Cts è allarme varianti «Invisibili ai tamponi»

Adesso c'è paura, sempre più forte, delle varianti del virus. Sono difficilmente controllabili. Convocato il Cts, si va verso nuove zone rosse locali.

Evangelisti a pag. 12

Napoli «Se lo togliete non so cosa possa accadere» L'avviso dell'avvocato del boss «Non toccate il loro altarinò»

Valentino Di Giacomo

«Non so nemmeno immaginare che cosa potrebbe succedere se ci fosse la rimozione forzata di questa edicola votiva. Penso che la famiglia Sibillo si opporrà in tutti i modi anche perché è una costruzione in un'area privata». Ad Otto Channel parla Rolando Iorio, avvocato della madre del baby-boss della "Paranza dei bambini", Emanuele. Uscito ucciso nel 2015.

In Cronaca con Del Gaudio

Torre Annunziata

A due donne del clan il vitalizio destinato alle vittime di camorra

La moglie e la suocera del boss Pietro Izzo, di Torre Annunziata, hanno percepito indebitamente per 15 anni il vitalizio mensile da 600 euro, quei familiari di vittime innocenti della camorra. Sautto a pag. 15

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?

LAILA
80mg capsule multi
farmacologiche di sintesi

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

SONNO DISTURBATO PENSIERI COSTANTI

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
80mg capsule multi
farmacologiche di sintesi

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 143-N° 34 ITALIA

Sped. in A.P. 1033/2002 con L. 4/2004 art. 1, B03/BM

Giovedì 4 Febbraio 2021 • S. Gilberto

NAZIONALE

IL GIORNALE DEL MATTINO



mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

In edicola e sul web Su MoltoEconomia la scossa verde che porterà ricchezza all'Italia che cambia
Un inserto di 24 pagine



I summit di Roma e Lazio Fonseca-Dzeko, il disgelo ma Edin non è più capitano Lotito a Inzaghi: premio se si vince con il Bayern
Nello Sport



Il Messaggero WROOM
motori.ilmessaggero.it

Paese al bivio
L'ultima risorsa per non restare emarginati

Governo Draghi, la Lega apre

►L'ex presidente Bce al lavoro per formare una maggioranza che unisca Pd e centrodestra Meloni si sfilia: non ci sto. M5S diviso: si solo a un esecutivo politico. Ma ci saranno molti tecnici

Romano Prodi

Prima di affidare a Mario Draghi l'incarico di formare il nuovo governo, il Presidente della Repubblica ha spiegato a tutti gli italiani le ragioni che lo avevano spinto a prendere una decisione tale da cambiare radicalmente i riferimenti della nostra politica. Sono bastate poche parole, pronunciate con una chiarezza quasi pedagogica, a farci capire che ogni accordo fra i partiti politici per formare il governo era risultato impossibile, mentre era diventato imprescindibile fare fronte alle urgenze provocate dalla pandemia e dalla necessità di preparare un progetto in grado di rispondere alle richieste del Next Generation Eu.

Un messaggio che, data la diligenza e la prudenza con cui il Presidente Mattarella aveva cercato di ricomporre il quadro politico, è suonato come il segnale della provata incapacità dei partiti politici di portare avanti, almeno nel tempo presente, il compito a loro assegnato.

Di qui l'incarico ad una persona che, forte di una indiscussa credibilità nazionale ed internazionale, può essere più di tutti in grado di raccogliere il consenso necessario per raggiungere i nostri ineludibili obiettivi.

Non si tratta, come qualcuno ha voluto insinuare, di una sospensione delle regole della democrazia parlamentare. È infatti, a questo proposito, estremamente significativo che, nell'accettare l'incarico, Mario Draghi abbia sottolineato la priorità del dialogo con i partiti rappresentativi in Parlamento.

Continua a pag. 20



Il presidente Sergio Mattarella accoglie Mario Draghi al Quirinale (foto: F. M. / Ansa) Servizi da pag. 2 a pag. 9

I SERVIZI

L'agenda futura
Un nuovo Recovery e la priorità lavoro

Cifoni a pag. 9

Le reazioni dei mercati
Il sollievo dell'Europa Borse su, spread giù

Amoruso a pag. 8

Il premier e sua moglie
La first lady "normale" «Lei ne sa più di me»

Mozzetti a pag. 4

La Cia rivela



«Onde radio ostili, l'arma segreta degli 007 russi»

Pompetti a pag. 14

Riunione d'urgenza al ministero per i contagi. «I nuovi virus non rilevati dai test rapidi»

Allarme varianti: «Invisibili ai tamponi»

Mauro Evangelisti

Zone rosse a livello locale per bloccare l'espansione delle varianti del coronavirus. È una delle indicazioni del Ministero della Salute, al termine della convocazione straordinaria della Cabina di regia. Le varianti del coronavirus preoccupano: sfuggono ai test.

A pag. 13

A gennaio cresce l'inflazione: +0,2%

Con le mascherine, il gel e i monopattini effetto Covid anche nel paniere dell'Istat

ROMA. Mascherine, gel e monopattini: il Covid entra nel paniere prezzi. L'emergenza sanitaria cambia l'elenco dei beni per il calcolo dell'inflazione, che a gennaio è +0,2%. Inserite anche la ricarica elettrica per auto e le t-shirt per bimbi.

Bisozzi a pag. 17



Gli amici: «Offeso in classe». Indagine della Procura di Roma Suicida a 17 anni. «Umiliato dal prof»

Giuseppe Scarpa

Il professore umilia ripetutamente l'alunno in un istituto superiore della Capitale. Lo prende in giro per gran parte dell'anno scolastico di fronte agli altri studenti. Il 17enne non regge emotivamente la pressione, accusano gli amici, e alla fine si toglie la vita. È accaduto nel 2019. Ora la procura di Roma ha aperto un fascicolo per istigazione al suicidio (ad oggi a carico di ignoti) e presto il nome dell'insegnante potrebbe finire nel registro degli indagati.

A pag. 15

Dal 9 febbraio controlli sull'età TikTok risponde al Garante «Stop agli under 13 in Italia»



Valentina Errante

Sembrava un'impresa impossibile e invece su sollecitazione del Garante della privacy, TikTok adotterà misure per bloccare l'accesso agli utenti minori di 13 anni.

A pag. 21

SCORPIONE DA BATTAGLIA

Buon giorno, Scorpione! Protagonisti dell'evento ultimo quarto di Luna, questa sera nel segno, ma tutto il giorno è segnato da litigi, discussioni, contestazioni. Il positivo è che potrebbe certamente nascere qualcosa di importante per voi e per tutti. In ogni caso, siete persone sicuramente eccezionali, davvero in pochi, cari Scorpione, saprebbero rispondere con determinazione come voi a ben 9 influenti contro... Auguri.

L'oroscopo all'interno

I 150 anni della Capitale. Il Quirinale: «Il sostegno serve» Poteri per Roma, la spinta del Colle

Lorenzo De Cicco

Roma compie i suoi primi 150 anni da Capitale e guarda alle sfide del prossimo decennio. Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, ha inviato un messaggio alla sindaca Virginia Raggi. «Roma - ha scritto il presidente - può dare tanto allo sviluppo del Paese. Con questa consapevolezza la comunità nazionale deve assicurare il sostegno necessario affinché le funzioni della Capitale siano svolte al meglio e creino così vantaggi per l'intero sistema».

A pag. 11

«Difendevo madre e figli» Poliziotto picchiata in strada «Meglio non usare le armi»



Cristiana Mangani

«S» in da piccola volevo proteggere gli altri». Rosangela Marzo, 35 anni, agente della Polizia, si ritrova con il setto nasale spaccato per aver difeso una mamma e i suoi figli da un'aggressione. A pag. 16

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem 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 € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

GIOVEDÌ 4 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

L'intervista (1)

**La mamma di Sonia:
«Ergastolo al killer,
deve soffrire anche lui»**

Nanni a pagina 19



L'intervista (2)

**L'assessore:
«No all'aborto»
Marche divise**

Pandolfi a pagina 18



Partiti indecisi, Draghi cerca i numeri

Il presidente incaricato: «Insieme per sconfiggere il virus e rilanciare il Paese». Il Pd lavora per il sì, grillini spaccati. Salvini pone condizioni. Tra le ipotesi un governo politico con alcuni tecnici nei posti chiave. Il totonomi: Conte glissa su un posto da ministro degli Esteri

Dar la fiducia a SuperMario

**L'occasione
che nessuno
può perdere**

Michele Brambilla

Mario Draghi presidente del Consiglio sarebbe una grandissima occasione per tutti. Lo sarebbe innanzitutto per l'Italia, e non c'è molto bisogno di spiegare perché. Dopo anni di incompetenti al comando, avremmo finalmente alla guida del governo un uomo dalla straordinaria esperienza, stimato e ascoltato in tutto il mondo, capace di farsi rispettare e di far rispettare l'Italia ovunque, a partire da quella Europa che tante volte ci ha guardati con sospetto se non con fastidio. Ma sarebbe una grandissima occasione anche per quelle forze politiche che in queste ore stanno discutendo - alcune con molti dubbi - se concedergli o meno la fiducia.

Continua a pagina 2

**TRAMONTA L'ERA DEI POPULISTI E DEGLI APPRENDISTI STREGONI
MATTARELLA E DRAGHI DANNO UNA PROSPETTIVA SERIA ALL'ITALIA**



Sergio Mattarella, 79 anni, accoglie al Quirinale Mario Draghi, 73 anni

LE RISORSE DELLA REPUBBLICA

Coppari, Marin, Comelli, Marmo, Colombo, Ghidetti, Rossi, Polidori e Cutò da p. 3 a p. 13

DALLE CITTÀ

Bologna, aveva 86 anni

**Addio Ferrari,
fotoreporter
che ha raccontato
Bologna**

Leoni in Cronaca

Bologna, è del Radiomobile

**Carabiniere
ai domiciliari
«Tentato furto»**

Tempera in Cronaca

Bologna, il progetto

**Lo stadio
temporaneo
si farà al Caab**

Giordano in Cronaca



Come cambia la campagna vaccinale

**Prof e poliziotti under 55
Ecco chi avrà AstraZeneca**

Farruggia a pagina 14



Lettera con le scuse dopo cinquant'anni

**Il ladro pentito di Pompei
«Restituisco il reperto»**

Femiani a pagina 17

**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 tuo consumo. Se continui a sentire dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 03/09/2020.



GIOVEDÌ 4 FEBBRAIO 2021

IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ con Green&Blue - Anno CCXXV - NUMERO 29, 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

GENOVA, PIÙ CONTROLLI AI VARCHI IN CENTRO
Ecco la navetta gratis nei vicoli: oggi debutta la circolare elettrica



COLUCCIA / PAGINA 25

PIOGGIA E VIRUS TRASCINANO GLI ACQUISTI
Asciugatrici e robot da cucina, nelle case dei genovesi è boom



SERVIZIO / PAGINA 26

INDICE

Primo piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 19
Economia/Marittimo	Pagina 21
Genova	Pagina 25
Xte	Pagina 36
Programmi Tv	Pagina 41
Sport	Pagina 42

L'EX PRESIDENTE DELLA BCE INCONTRA CONTE. IPOTESI DI UN GOVERNO DI TECNICI E POLITICI. FRA I NOMI DI ESPERTI COTTARELLI, CARTABIA E BOERI

L'appello di Draghi: serve unità Sfida ai veti incrociati dei partiti

Da oggi le consultazioni del premier incaricato, ma la maggioranza non c'è. Pesano le fratture nel M5S

Mario Draghi ha accettato con riserva da Mattarella l'incarico di formare un nuovo governo e ha avviato le consultazioni. Ieri gli incontri con i presidenti delle Camere e con il premier uscente Conte. Oggi i confronti con i partiti. Si fa strada l'idea di un esecutivo misto di tecnici e politici. «È un momento difficile. L'emergenza richiede risposte all'altezza. Sono fiducioso che dal confronto con i partiti emerga unità», ha detto Draghi, che ha indicato come priorità la lotta al virus, le vaccinazioni, il rilancio dell'Italia.

SERVIZIO / PAGINE 2-9



Draghi saluta all'esterno di Montecitorio. L'ex presidente della Bce ha accettato con riserva l'incarico di premier

ROLLI



IL COMMENTO

LORENZO CUOCOLO / PAGINA 19

IL RAGGIO D'AZIONE DELL'ESECUTIVO

L'incarico a Mario Draghi è l'esempio forse più nitido di "governo del Presidente", quelli che nascono con una forte regia del Capo dello Stato.

IL RETROSCENA

Mario De Fazio / PAGINA 9

Toti fa il tifo e si smarca dalla Lega «Ma in Regione l'alleanza prosegue»

Il governatore della Liguria Giovanni Toti sostiene un governo Draghi e lo ha ribadito anche agli alleati di centrodestra. Conseguenze per l'alleanza in Liguria? «Ma no: quando Salvini ha fatto il governo con il M5S, quanto di più lontano c'è da me, non è mica caduta la giunta».

IL SONDAGGIO

Silvia Pedemonte / PAGINE 6 E 9

Si o no alla fiducia: ecco le scelte dei parlamentari della Liguria

Sono 27 i politici, tra deputati e senatori eletti in Liguria e liguri eletti in altre regioni, che si troveranno a votare nei prossimi giorni la fiducia al governo che proverà a proporre Mario Draghi. Ecco tutti i sì, i no e i non so raccolti tra i parlamentari.

IL CORONAVIRUS

Vaccino, in Liguria prenotazioni anche via web e telefono

Emanuele Rossi

Entro la fine del mese arriveranno in Liguria oltre 60 mila dosi di vaccino anti-Covid, che si aggiungeranno alle 98 mila già consegnate dal 27 dicembre. Una parte sarà destinata alla seconda somministrazione per i già vaccinati, la restante servirà per avviare la campagna di immunizzazione degli over 80. Intanto si stanno definendo le regole per la prenotazione. La società Liguria Digitale sta mettendo a punto una piattaforma informatica su più canali: computer, telefono, medici di famiglia. Il via dal 15 febbraio. A chi si prenota sarà fornita la possibilità di scegliere tra più sedi vaccinali. A chi ha un'invalidità sarà fissato un appuntamento a domicilio.

L'ARTICOLO / PAGINA 11

C'è una nuova arma: si alla terapia con gli anticorpi

Francesco Grignetti

L'Agenzia Italiana del Farmaco ha dato il via libera alla terapia con anticorpi monoclonali, sperimentata con buoni risultati in alcuni Paesi e utilizzata anche per l'ex presidente Usa Trump. Si tratta di anticorpi prodotti in laboratorio, molto costosi, validi nelle prime 72 ore del contagio. La terapia potrà essere praticata solo in ospedale, per i pazienti più a rischio. Nel vertice di ieri tra il ministero della Salute e le Regioni si è deciso di sdoppiare la campagna di vaccinazioni: da una parte i farmaci di Pfizer e Moderna, riservati agli anziani; dall'altra parte il vaccino AstraZeneca, utilizzato solo per gli under 55. La somministrazione di quest'ultimo inizierà a metà febbraio su forze dell'ordine, docenti e detenuti.

L'ARTICOLO / PAGINA 10

BUONGIORNO

Rimane una sola domanda ma è da far tremare i polsi: ci staranno i cinque stelle ad appoggiare un governo di Mario Draghi? Siamo andati negli archivi a cercare i più piccoli indizi. Allora, nel 2014 Beppe Grillo chiedeva che Draghi fosse messo sotto processo per aver portato i soldi pubblici alle banche europee. L'anno dopo lo accusava di rubare i soldi dell'welfare per i medesimi scopi. Nel 2017 Elio Lanuti, quello che crede che il mondo sia governato dagli ebrei, dai rettiliani e da Lucifero, diceva che Draghi è uno che taglieggia le imprese per foraggiare i banchieri. Nel 2016 Luigi Di Maio ha invitato Draghi a «face Tarzan». Pochi mesi più tardi ha spiegato che Draghi usava il suo bazooka per dopare un sistema ormai finito, e che avrebbe dovuto fare i conti con la realtà. Nel 2014 la sezio-

A occhio e croce

MATTIA FELTRI

ne europea del Movimento (non so che fosse, ma esisteva) ha definito Draghi una Mary Poppins suonata che tira fuori dalla borsetta le solite vecchie ricette. Poco meno di un anno fa Alessandro Di Battista ha pregato Dio di scamparci Draghi con tutto quello che ha fatto all'Italia, prima dal Tesoro poi dalla Bce. Nel 2015 i deputati del Movimento, con una nota, hanno detto che Draghi dava risposte surreali, da maestrina, che era pieno di conflitti d'interessi e che la sua gestione della Bce era da cieco. Gli stessi deputati, due anni dopo, hanno aggiunto che Draghi era alla canna del gas, che il Qe (l'acquisto dei titoli di Stato da parte della Banca centrale per tenere basso lo spread) non serviva a niente, e che Draghi non capiva acqua di economia. Quindi, a occhio e croce, tutto a posto: si fa sicuro. —

AURUM IN ORO

OPERAZIONE POSTICIPAZIONE FINANZIARIA AUTORIZZATA - BANCA E BNL

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
la banca (vicino Odéon)

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

AURUM IN ORO

OPERAZIONE POSTICIPAZIONE FINANZIARIA AUTORIZZATA - BANCA E BNL

COMPRO
ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI*
*fino al massimale di legge

Genova Corso Buenos Aires 81 R
la banca (vicino Odéon)

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



€ 2,50* in Italia — Giovedì 4 Febbraio 2021 — Anno 157°, Numero 33 — ilsol24ore.com

*In vendita abbinate obbligatoriamente con Guida Investimenti Green (Il Sole 24 Ore € 3,90 + la Guida € 6,90) solo ed esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore e Investimenti Green, in vendita separata.

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 35/2013 art. 1, c. 46/bis, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Oggi con Il Sole
Investire Green:
la finanza
sostenibile
per i giovani



— € 0,50 euro
oltre il prezzo
del quotidiano

Telefisco 2021
Premi di risultato,
possibili modifiche
purché gli obiettivi
siano incerti

Giovanni Renella
— pagina 23

SCARPA



THE ORIGINAL
MOJITO

SHOP ONLINE - SCARPA.NET | E

FTSE MIB 22527,90 +2,09% | SPREAD BUND 10Y 106,40 -7,30 | €/S 1,2017 -0,22% | ORO FIXING 1835,45 +0,13% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 30-33

La sfida di Draghi, mercati in festa

IL NUOVO ESECUTIVO

OCCASIONE CHE L'ITALIA NON PUÒ MANGARE

di Fabio Tamburini

Due numeri fotografano bene l'eredità lasciata dal governo Conte. Il primo è 160 (più precisamente 158,5), il rapporto percentuale aggiornato, anche se non ancora ufficiale, tra debito pubblico e prodotto interno lordo. Il secondo è 427 miliardi di euro, il deficit aggiuntivo derivante dagli scostamenti di bilancio, calcolati fino al 2026, che sono stati approvati nell'ultimo anno per fronteggiare l'emergenza sanitaria (come spiega l'articolo pubblicato oggi sul Sole 24 Ore, a pagina 6). Sono numeri da brivido che sarà bene non dimenticare e che, soprattutto, dovrà ricordare bene il mondo della politica.

In questi giorni il Parlamento è chiamato dal presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, a votare la fiducia al nuovo governo guidato dal professor Mario Draghi. Difficilmente verrà negata. Sarà però opportuno che venga assicurata la continuità necessaria alla svolta, indispensabile per evitare guai seri. L'eredità è pesante, ma l'occasione è formidabile per la coincidenza di due fattori. Draghi, come tutti noi, può certamente essere criticato. Ha però almeno un paio di virtù: la competenza (e gli ultimi anni hanno reso evidente quanto sia un ingrediente decisivo) e la rete di relazioni internazionali (che nell'Italia di oggi rappresentano l'eccezione). Per questo è l'uomo giusto al momento giusto, anche per affrontare una emergenza sanitaria ancora lontana dall'essere risolta.

— Continua a pagina 3

LA CRISI DI GOVERNO

Il premier incaricato: «Battere la pandemia e rilanciare il Paese»

Lo spread scivola fino a quota 102, la Borsa chiude in rialzo del 2,09%

Rebus maggioranza, resta lo scoglio M5S. La Lega aprirà ma con elezioni anticipate

Edizione chiusa in redazione alle 23

Draghi ha accettato «con riserva» l'incarico da Mattarella e cercherà una maggioranza per sostenere quel governo di alto profilo evocato dal capo dello Stato. «Consapevole dell'emergenza», Draghi è comunque «fiducioso nel dialogo con i partiti, i gruppi parlamentari, le parti sociali» tra le priorità lotta alla pandemia e campagna vaccinale, risposte ai problemi quotidiani dei cittadini e rilancio del Paese. Nei partiti si susseguono vertici e prese di posizione in vista del via oggi alle consultazioni. Il sì di Draghi ha acceso l'entusiasmo sui mercati: in Europa brilla Piazza Affari (+2,09%), «Effetto Draghi» sullo spread, in picchiata fino a 102 punti (105 la chiusura). — alle pagine 2-7

L'EREDITÀ DI CONTE

Recovery plan da rifare a partire dal buco nero delle riforme inattuata

Giorgio Santilli — a pag. 7

427 È la somma in miliardi dell'indebitamento cumulato dal 2020 al 2026 per effetto dei sette scostamenti di bilancio decisi per affrontare l'emergenza Covid

Sette scostamenti di bilancio e il deficit supera i fondi Ue

Rogari e Trovati — a pag. 6

Il banchiere centrale con la missione del ricostruttore

LA SVOLTA

In un editoriale di marzo su Ft le tracce di una politica economica per lo sviluppo

Rapidità, osertà, velocità «sono cruciali». È l'approccio dello Stato deve essere «forte e immediato», «con un cambio di mentalità che accade in tempo di guerra». Sembrano concetti

ti espresi leri uscendo dal Quirinale, eppure Draghi li utilizzò nel marzo 2020 in un articolo sul Financial Times, che è diventato il suo vademecum al politici su come affrontare l'emergenza pandemica. Ricerca praticata da tutti gli Stati dell'eurozona. Come presidente della Bce, Draghi si muoveva in anticipo, ora che è stato chiamato a ricostruire l'Italia il metodo non cambia: pragmatismo, tempismo, leadership, competenza, lungimiranza. **Buonacchi** — a pag. 2

LA RETE DELLE RELAZIONI

Dalla Merkel alla Yellen il network internazionale dei numeri uno nel mondo

Cerretelli e Romano — a pag. 2



Angela Merkel, Cancelliera federale della Germania
Janet Yellen, Segretario del Tesoro Usa

LA CRISI DEL REAL ESTATE



Lo scenario. L'anno scorso nella capitale gli investimenti nel non residenziale sono scesi del 50% a 900 milioni

Immobiliare, gelata sugli investimenti a Roma (-50%)

È in crisi il settore dell'immobiliare a Roma. Il Covid ha accentuato una situazione critica preesistente e gli investitori oggi frenano sulla capitale preoccupati anche la mancanza di regole chiare e per l'eccessiva burocrazia. Così nella capitale (come l'Imp Part) i volumi degli investimenti non residenziale del 2020 sono scesi del 50% a 900 milioni di euro (a Milano 3,9 miliardi). **Paola Dezza** — a pag. 10

PANORAMA

MISURE ANTI COVID

Vaccini, riscritto il piano: da subito anche scuole, servizi e polizia

Ritardato il piano nazionale dei vaccini: da subito inizieranno a essere vaccinati con il siero AstraZeneca i lavoratori sotto i 55 anni della scuola, dei servizi essenziali e delle forze di polizia, mentre procederanno con gli altri sieri le vaccinazioni agli anziani. Ma c'è ancora polemica sul siero prodotto da AstraZeneca: la Svizzera leri ha negato l'autorizzazione in attesa di ulteriori dati scientifici sul siero. — a pagina 9

IL CONTATORE DEI VACCINI IN ITALIA



COMPAGNIE AEREE

Risita, aerei a rischio gli stipendi di febbraio

In Italia stipendi di febbraio ad alto rischio se non arrivano i risultati al più presto. È l'allarme dei sindacati dopo l'incontro con il commissario straordinario Leogrande. Senza le risorse richieste per il ristoro, previste dal decreto Bilancio, non c'è in cassa liquidità sufficiente per pagare le retribuzioni. — a pagina 18

MILANO

Area ex Expo, il campus Statale costerà 90 milioni in più

Sara Monaci — a pagina 22

STATI UNITI

Biden dopo il buy America rafforza catena dei fornitori

Obiettivo strategico per Joe Biden dopo il buy America per il rilancio dell'industria nazionale è ora quello di rafforzare la «supply chain» nei principali settori economici. Per superare le fragilità messe a nudo dalla pandemia e affiancarsi dalla dipendenza dall'export cinese. Un'opportunità per gli alleati tradizionali. — a pagina 22

MECALUX
I magazzini automatici che incrementano la vostra produttività

02 98836601 mecalux.it

GameStop, interviene il Tesoro: summit delle Authority Usa

FARO SUI MERCATI

Sul titolo (ieri +12%) la battaglia con i fondi hedge è ancora in corso

Il caso GameStop arriva alla Casa Bianca. Il segretario al Tesoro Janet Yellen ha convocato un incontro con i vertici delle autorità finanziarie americane Sec, Commodity Futures Trading e Fed di New York per parlare della recente volatilità sul titolo della catena di videogiochi e sulle altre «meme stocks», come vengono definite dagli utenti della community di Reddit, Wallstreetbets, quelle azioni su cui i millennial trader stanno attuando lo «short squeeze» per mettere all'angolo i fondi hedge che hanno assunto forti posizioni short puntando quindi su un ribasso del titolo. **Vito Lops** — a pag. 15



Andy Jassy, responsabile delle attività Cloud e braccio destro di Bezos, sarà il nuovo ad di Amazon

Amazon Jassy, il veterano all'ombra di Bezos

Marco Valsania — a pag. 15

245 miliardi

Bper ha chiuso il 2020 con un utile netto di 245,6 milioni di euro, in calo rispetto ai 379,8 milioni del 2019

Banche Vandelli: Bper è pronta al M&A

Luca Davi — a pag. 16

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE

La biblioteca digitale aperta ai big data

Fabio Digiammarco — a pag. 28

Lombardia

RAPPORTO IN EDICOLA DOMANI

Sud

DOMANI IN CAMPANIA, PUGLIA, CALABRIA, BASILICATA, SICILIA E SARDEGNA





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 4 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 34 - € 1,20
San Giuseppe da Leonessa

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/10/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

LA SFIDA DI DRAGHI

Finisce l'era degli incapaci

L'ex presidente della Bce prova a sbarazzarsi di quelli che hanno affossato l'Italia

Conte, Azzolina, Bonafede Arcuri, De Micheli, Spadafora i peggiori tra errori e gaffe

Per fortuna non vedremo più le loro dirette sui social e in tv È l'ora di serietà e concretezza

Il Tempo di Osho

Salvini pragmatico: «Vedo». Meloni scettica



Di Nitto e Gasbarri a pagina 7

DI FRANCESCO STORAGE

D'accordo, ora c'è da capire chi raccoglierà l'appello del presidente Sergio Mattarella a sostegno del governo di Mario Draghi. Chi si separerà dai compagni di strada, gli sconquassi all'interno dei Cinque stelle, chi a sinistra andrà all'attacco (...)

Segue alle pagine 2 e 3

BOTTA...

Il governo dei migliori aiuterà le élite non il popolo

DI GIANLUIGI PARAGONE

Riaprendo i giornali dell'era Monti troveremo le stesse medesime parole che le penne tecchine del giornale unico italiano oggi dedicano a Super Mario. Anzi, a volerlo dire tutta, peccano persino di avarizia. Draghi è l'eletto, è l'uomo giusto, è il premier di alto profilo. Draghi è la guida migliore del governo (...)

Segue a pagina 6

... E RISPOSTA

Sbagliato dire no a priori senza prima ascoltarlo

DI FRANCO BECHIS

Non sappiamo ancora se Mario Draghi scioglierà la riserva e avrà davvero la possibilità di fare il premier. Non ha una maggioranza preconstituita in Parlamento: quella passata è andata in frantumi e c'è il M5s che ancora si aggrappa all'impossibile: un ritorno a palazzo Chigi di Giuseppe Conte. L'ipotesi non sarà mai (...)

Segue a pagina 6

La Regione Lazio ha pagato dispositivi mai arrivati e non riesce a recuperare i soldi Scandalo mascherine, regalo da 13 milioni

Bus ancora troppo affollati
Scuola a singhiozzo
Trasporti nel caos

Conti a pagina 16

Con le mascherine rimaste dovranno nascondersi i responsabili della Regione Lazio. Sedici milioni buttati, meno di due rientrati nella cassa dell'istituzione. È l'amara realtà finalmente emersa ufficialmente ieri alla Pisana dalle parole dell'assessore al bilancio Alessandra Sartore.

a pagina 15

Commercio in crisi
Appello degli artigiani
«Riaprite i mercatini»

Verucci a pagina 17

Formula E all'Eur il 10 aprile
Più curve e spettacolo
Ecco il nuovo circuito

Carmellini a pagina 30

la S TORACIATA
Mattarella ha dato l'apriscolato a Draghi per i tonni a Cinque stelle

Dott. Marco Vitro
International School of Trading
Come aumentare le entrate finanziarie e come generare profitti costantemente, grazie al sistema "Trader Formula Vincente", il primo e unico Sistema in Italia in grado di trasformare una persona qualunque in un Trader professionista e profittevole in 60 giorni!
Per una consulenza gratuita con il dott. Vitro questo il link di prenotazione:
<https://rmtopmarketing.clickfunnels.com/dott-marco-vitro>
Piazza Pontida, 6 - ROMA 3518802370
info@internationalschooltrading.com

Il diario
di Maurizio Costanzo
Apprendo che in Estonia la Signora Kallas è alla guida di un nuovo Governo che è tutto al femminile. Le ministre donne sono 6 su 14. E non dite poi che in quei Paesi gli uomini sono facili all'alcool. Mi sembra che stante così le cose, non abbiano molte alternative. Mi sono informato e a Tallinn, al potere c'è un tandem tutto femminile. Prima della Signora Kallas in quel posto c'era Kersti che ha 52 anni ed ha 4 figli. Anche il Ministro degli Esteri è donna e così quello delle Finanze. Da noi c'era la Ministra Bellanova alle Politiche Agricole e si è dimessa nella recente crisi di Governo.



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO
Bonus, ok alla ricostruzione, anche con ampliamento volumetrico
 Poggiani a pag. 26

CASSAZIONE
Il pagamento tardivo dell'Iva non salva dal penale
 Alberici a pag. 27

SU WWW.ITALIAOGGLIT
Superbonus - Le risposte a interpellato dell'Agencia delle entrate
Lotteria degli scontrini - La guida delle Entrate per gli esercenti
IO ONLINE Salute - Il Piano Ue contro il cancro e l'allegato con le azioni

Il forte sostegno della Merkel al vaccino russo si sta rivelando decisivo per il futuro impiego nella Ue
 Tino Oldani a pagina 6

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
 QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON
Italia Oggi
TUIR 2021
 Disponibile anche sul sito www.classibonusesiti.com

TikTok inciampa sui minori

Mantiene la porta aperta ai tredicenni, con qualche controllo in entrata, ma dimentica che in Italia i minorenni non possono concludere un valido contratto

TikTok tiene la porta aperta agli over 13, con qualche controllo in entrata. Ma dimentica che in Italia un minorenne non può firmare un contratto e, quindi, comunque non potrebbe entrare nella piattaforma con il presupposto di avere concluso un valido contratto. Nell'immediato, TikTok chiederà di indicare la data di nascita prima di continuare, per poi abbattere fuori chi attesterà di avere meno di 13 anni.
 Ciccia Messina a pag. 25

Ricolfi: un'imposta societaria al 12,5%, come in Irlanda, è la decisione più urgente



Abbatte gli adempimenti fiscali e burocratici a carico delle imprese, prevedendo un'imposta societaria al 12,5%, come in Irlanda», è questa la priorità, dice Luca Ricolfi, sociologo, docente di Analisi dei dati dell'Università di Torino, presidente della Fondazione Humo, per il governo a guida Mario Draghi. «Altrimenti al crollo occupazionale si sommerà l'incapacità di creare nuovi posti di lavoro e il nostro futuro sarà una società parassita di massa in cui una minoranza lavora e il resto della popolazione campa di sussidi», spiega Ricolfi. Matteo Renzi? «Per me è impercettibile, come ogni giocatore d'azzardo».
 Ficiardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO
 I giovani ricercatori italiani non in testa fra i vincitori dei finanziamenti erogati dall'European research council (ERC). Gli italiani sono in testa con 47 vincitori. Bastano la Germania che, pur essendo più popolosa, ne ha 45. La Francia e il Regno Unito sono ferme a 27 e 24. Il vincitore di questo concorso può scegliere in che paese spendere la sua dote che è sui 400 mila euro l'anno per quattro anni e che va all'istituzione che li ospita. Sennonché l'Italia è stata scelta solo da 17 vincitori come quelli che hanno scelto un piccolo paese spesso in guerra come Israele. Meno della piccola Svizzera (18) e della modesta Austria (21). Cosa vuol dire? Che in Italia, l'istruzione universitaria, nonostante tutti i suoi difetti, produce eccellenze. Ma il sistema della ricerca non offre altrettanto stimoli. Di questo non si è mai parlato, a livello di governo, negli ultimi tre anni. Continuato più le polemiche.

TRA LEGAMI E RACCONTI
Ecco chi sono i Draghi Boys in Italia e anche all'estero
 Valentini a pag. 5



In un mondo in continua evoluzione, non dovremmo perdere di vista ciò che ci ha portato fin qui. Il successo nasce dall'unione fra tradizione e innovazione, ne siamo convinti. Insieme possiamo ridisegnare il futuro degli investimenti. Seguiaci su invesco.com/change

Informazioni importanti
 Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Prima della sottoscrizione si invita a leggere la documentazione legale in vigore. A ogni investimento corrispondono dei rischi. Pubblicato in Italia da Invesco Management S.A., President Building, 37A Avenue JF Kennedy, L-1855 Luxembourg, regolato dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier, Lussemburgo.



Civ +Il mercato anti-Covid a €9,00 in più; Civ +L'adesso delle Banche Leader 2020 a €2,00 in più; Civ +Il decreto risorti a €5,00 in più; Civ +La legge di Bilancio 2021 a €6,00 in più; Civ +Le nuove regole per sindacati e risorse a €9,90 in più



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 4 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

La pandemia e l'analisi dei dati

La Toscana in giallo per la quinta settimana Ma c'è il rischio focolai

Ulivelli a pagina 19



Gli scontri di ottobre: 19 nei guai

I devastatori di Firenze hanno un nome

Brogioni a pagina 18



Partiti indecisi, Draghi cerca i numeri

Il presidente incaricato: «Insieme per sconfiggere il virus e rilanciare il Paese». Il Pd lavora per il sì, grillini spaccati. Salvini pone condizioni. Tra le ipotesi un governo politico con alcuni tecnici nei posti chiave. Il totonomi: Conte glissa su un posto da ministro degli Esteri

Dar la fiducia a SuperMario

L'occasione che nessuno può perdere

Michele Brambilla

Mario Draghi presidente del Consiglio sarebbe una grandissima occasione per tutti. Lo sarebbe innanzitutto per l'Italia, e non c'è molto bisogno di spiegare perché. Dopo anni di incompetenti al comando, avremmo finalmente alla guida del governo un uomo dalla straordinaria esperienza, stimato e ascoltato in tutto il mondo, capace di farsi rispettare e di far rispettare l'Italia ovunque, a partire da quella Europa che tante volte ci ha guardati con sospetto se non con fastidio. Ma sarebbe una grandissima occasione anche per quelle forze politiche che in queste ore stanno discutendo - alcune con molti dubbi - se concedergli o meno la fiducia.

Continua a pagina 2

TRAMONTA L'ERA DEI POPULISTI E DEGLI APPRENDISTI STREGONI MATTARELLA E DRAGHI Danno UNA PROSPETTIVA SERIA ALL'ITALIA



Sergio Mattarella, 79 anni, accoglie al Quirinale Mario Draghi, 73 anni

LE RISORSE DELLA REPUBBLICA

Coppari, Marin, Comelli, Marmo, Colombo, Ghidetti, Rossi, Polidori e Cutò da p. 3 a p. 13

DALLE CITTÀ

Firenze

Pochi spazi, troppe iscrizioni Sorteggi a scuola

Gullè in Cronaca

Firenze

La movida fa paura Scattano i divieti anti-assembramenti

Baldi in Cronaca

Firenze

«Trent'anni per ottenere il posto auto dei disabili»

Mugnaini in Cronaca



Come cambia la campagna vaccinale

Prof e poliziotti under 55 Ecco chi avrà AstraZeneca

Farruggia a pagina 14



Lettera con le scuse dopo cinquant'anni

Il ladro pentito di Pompei «Restituisco il reperto»

Femiani a pagina 17

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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. Acquistare il tuo Silexan. Se continui a sentire dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 03/09/2020.



la Repubblica



Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 29

Giovedì 4 febbraio 2021



Oggi con *Green&Blue*

In Italia € 1,50

Draghi, ostacoli a 5Stelle

Il premier incaricato chiede "risposte all'altezza dell'emergenza". Il Pd disponibile, Berlusconi apre, Meloni e Salvini litigano sull'astensione. Si spacca invece M5S, Di Maio: governo politico. Spunta l'ipotesi di recuperare Conte a Bruxelles come commissario e Gentiloni al Tesoro

Intervista a Renzi: ora avanti fino al 2023, su di me ho sentito l'odio

L'editoriale

Il Big Bang è cominciato

di **Ezio Mauro**

Contemporaneamente, due soggetti fanno irruzione nella nebbia della crisi italiana, il presidente della Repubblica e l'Europa. La risultante, quasi obbligatoria e comunque naturale, è Mario Draghi, incaricato di formare un governo istituzionale: ultima spiaggia per evitare lo scioglimento delle Camere in questa fase d'eccezione, dopo il fallimento della politica, incapace di trovare una maggioranza con le sue forze e nel suo perimetro, dentro il quale la crisi di governo si sta avvitando fino a diventare crisi di sistema. Chi crede di aver vinto al tirassegno, oggi, non mette in conto questa impotenza della politica (certificata dall'innaturalità della crisi, aperta mentre il Paese è assediato sul piano sanitario, economico, sociale), che comporta un indebolimento della democrazia e degli equilibri istituzionali nel nostro Paese, in un momento delicato con la necessità di scelte cruciali.

● continua a pagina 29



▲ Al Quirinale il discorso del presidente incaricato Mario Draghi dopo il colloquio con il capo dello Stato

L'analisi

Ecco le riforme che vuole l'Europa

di **Andrea Bonanni**
● a pagina 28

È iniziata la costruzione della coalizione per sostenere un governo Draghi, ma l'ostacolo sono i 5S spaccati. di **Amato, Bartezzaghi Cappellini, Casadio, Ceccarelli Ciriaco, Cuzzocrea, Lauria Lopapa, Manacorda Mastrobuoni, Petrini Pucclarelli, Sannino, Tito Vecchio e Vitale**
● da pagina 2 a pagina 15

Cronaca di una caduta

I quattro peccati del temporeggiatore

di **Sebastiano Messina**
● alle pagine 14 e 15

Il virus

Via ai vaccini per insegnanti forze dell'ordine e detenuti

Cure monoclonali primo sì dell'Aifa



La campagna vaccinale a Milano

Dalla prossima settimana via ai vaccini AstraZeneca per professori e operatori scolastici, forze dell'ordine e militari, guardie carcerarie e detenuti under 55. Pfizer e Moderna andranno a over 80 e persone fragili. di **Bocci, Dusi, Giannoli Lombardi e Ziniti**
● alle pagine 20 e 21

I MACCHIAIOLI
CAPOLAVORI DELL'ITALIA CHE RISORGE

Palazzo Zabarella
Padova

24 Ottobre 2020
18 Aprile 2021

049 8753100
www.palazzozabarella.it

Il giornalista decapitato

Presidente Biden serve giustizia per Daniel Pearl

di **Bernard-Henry Lévi**

Signor Presidente Joe Biden, credo di aver svolto una delle più approfondite inchieste sul rapimento e la decapitazione del vostro compatriota, il giornalista del *Wall Street Journal* Daniel Pearl, da cui trassi un libro, "Chi ha ucciso Daniel Pearl?".
● a pagina 19

Il racconto

La mia banda del Boschetto a caccia di alieni

di **Maurizio Maggiani**

Ecco, lo dico senza vergogna, sono stato un settario, ora che da tanto tempo ormai non sono più legato al vincolo della segretezza, posso fare anche i nomi, sono stato membro attivo della setta del Bosco. È stato davvero tanto tempo fa.
● alle pagine 32 e 33

In edicola

il venerdì
Domani Sul Venerdì viaggio nel Festival di Sanremo più strano

ECO
La bellezza

Sabato
A lezione da Eco in regalo il primo libro

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

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00
- Croazia € 4,22 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

CON Leonardo Sciascia € 10,40

NZ



Tелефono Azzurro Adolescenti a casa, è boom di tentati suicidi

Europa "La mia visita a Mosca per collaborare su politica e clima"



Muti Il maestro a Torino: tempi bui è ora di rilanciare i teatri e la cultura



LA STAMPA



GIOVEDÌ 4 FEBBRAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € CON GREEN & BLUE II ANNO 155 II N.34 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

L'EX PRESIDENTE BCE ACCETTA L'INCARICO CON RISERVA. VIA ALLE CONSULTAZIONI. CAOS A DESTRA: LA LEGA TRATTA, MELONI PENSA ALL'ASTENSIONE

Draghi c'è, la maggioranza è un rebus

I Cinque Stelle si spaccano. Grillo: "Non lo votiamo". Il Pd: "Restiamo uniti". Il nodo da sciogliere: governo tecnico o politico

L'ANALISI

Euro e debito buono ecco la Dragonomics

MARCO ZATTERIN

Conoscenza, coraggio, umiltà. Le prime tre parole chiave dell'alfabeto di Mario Draghi sono fra le ultime che pronuncia come presidente della Bce, le utilizza per illustrare le virtù richieste a chi deve prendere decisioni. Corre l'ottobre 2019 e il banchiere centrale parla in una Lectio Magistralis alla Cattolica. -P.9

IL RETROSCENA

L'amarezza di Conte "Non faccio il ministro"

ILARIO LOMBARDO

Conte e Draghi, il premier uscente e il premier incaricato, sono già da mezzora chiusi a parlare a palazzo Chigi, quando a Montecitorio Marco Rizzone incontra l'ex ministro dei Rapporti con il Parlamento Federico D'Incà. Rizzone è un ex M5S e assieme a Bruno Tabacchi è l'autore dell'operazione responsabile alla Camera. -P.4

IL RACCONTO

Il dilemma sovranista si slaccia al signore d'Europa

FEDERICO GEREMICCA

È l'incarnazione del peggio possibile. Un fantasma piombato all'improvviso nel bel mezzo della festa. È l'uomo dell'odiata Europa, delle banche, un principe dell'establishment. Ed evoca "poteri forti". Il nemico perfetto: di quelli che pagheresti per trovarlo di fronte in campagna elettorale. -P.7



IL PRIMO DISCORSO

LE EMERGENZE CHE AFFLIGGONO IL PAESE

MARIO DRAGHI

Ringrazio il Presidente della Repubblica per la fiducia che mi ha voluto accordare, conferendomi l'incarico per la formazione del nuovo governo. È un momento difficile. Il Presidente ha ricordato la drammatica crisi sanitaria, con i suoi gravi effetti sulla vita delle persone, sull'economia, sulla società.

La consapevolezza dell'emergenza richiede risposte all'altezza della situazione. Ed è con questa speranza e con questo impegno che rispondo positivamente all'appello del Presidente della Repubblica. Vincere la pandemia, completare la campagna vaccinale, offrire risposte ai problemi quotidiani dei cittadini, rilanciare il Paese, sono

le sfide che ci confrontano.

Abbiamo a disposizione le risorse straordinarie dell'Unione europea, abbiamo l'opportunità di fare molto per il nostro Paese.

Con uno sguardo attento al futuro delle giovani generazioni e al rafforzamento della coesione sociale.

Con grande rispetto mi rivolgerò innanzitutto al Parlamento, espressione della volontà popolare. Sono fiducioso che dal confronto con i partiti e i gruppi parlamentari e dal dialogo con le forze sociali emergerà unità e, con essa, la capacità di dare una risposta responsabile e positiva all'appello del Presidente della Repubblica. Scioglierò la riserva al termine delle consultazioni.

IL COLLOQUIO

L'apertura di Salvini "Esecutivo a tempo"

ALBERTO MATTIOLI



Insomma, segretario, lei Draghi lo vota o no? «Su Draghi nessun pregiudizio, ma come si fa a rispondere adesso? Vediamo che idee ha, che squadra per realizzarle e in che tempi». Certo, per il leader della Lega, Matteo Salvini, ridare la parola agli italiani resta la via maestra. -P.7

L'INTERVISTA

Bonomi esulta: "Ora via i sussidi e Quota 100"

PAOLO GRISERI



Non si può dire che il suo sia un giudizio distaccato: «Draghi? Ha le qualità che da tempo auspichiamo in un politico: una persona competente, autorevole ed efficace». Carlo Bonomi, numero uno di Confindustria, fatica a trattenere la soddisfazione per la svolta inattesa nella politica. -P.11

BUONGIORNO

Rimane una sola domanda ma è da far tremare i polsi: ci staranno i cinque stelle ad appoggiare un governo di Mario Draghi? Siamo andati negli archivi a cercare i più piccoli indizi. Allora, nel 2014 Beppe Grillo chiedeva che Draghi fosse messo sotto processo per aver portato i soldi pubblici alle banche europee. L'anno dopo lo accusava di rubare i soldi del welfare per i medesimi scopi. Nel 2017 Elio Lanutti, quello che crede che il mondo sia governato dagli ebrei, dai rettiliani e da Lucifer, diceva che Draghi è uno che taglieggia le imprese per foraggiare i banchieri. Nel 2016 Luigi Di Maio ha invitato Draghi a «facce Tarzan». Pochi mesi più tardi ha spiegato che Draghi usava il suo bazooka per dopare un sistema ormai finito, e che avrebbe dovuto fare i conti con la realtà. Nel 2014 la sezio-

A occhio e croce

MATTIA FELTRI

ne europea del Movimento (non so che fosse, ma esisteva) ha definito Draghi una Mary Poppins suonata che tira fuori dalla borsetta le solite vecchie ricette. Poco meno di un anno fa Alessandro Di Battista ha pregato Dio di scamparci Draghi con tutto quello che ha fatto all'Italia, prima dal Tesoro poi dalla Bce. Nel 2015 i deputati del Movimento, con una nota, hanno detto che Draghi dava risposte surreali, da maestrina, che era pieno di conflitti d'interessi e che la sua gestione della Bce era da circo. Gli stessi deputati, due anni dopo, hanno aggiunto che Draghi era alla canna del gas, che il Qe (l'acquisto dei titoli di Stato da parte della Banca centrale per tenere basso lo spread) non serviva a niente, e che Draghi non capiva un'acca di economia. Quindi, a occhio e croce, tutto a posto: si fa sicuro.

L'ANGELO DI NEVE di RAGNAR JÓNASSON • Oggi in edicola BRIVIDO NOIR

K2 WINTER
The impossible is made possible.
Nimsdai Purja
SCARPA





BORSA +2,09% 1€ = \$1,2017

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	30.770 ▲	Euro-Stoxx50	0,8215 ▲
Nasdaq	13.678 ▲	Euro-Yen	126,35 ▲
S&P 500	3.042 ▲	Euro-Fr.Sv.	1,0804 ▼
Nikkei	26.847 ▲	Euro-Yuan	7,7853 ▼
Hang Seng	26.847 ▲	INDICAMENTI	
Francoforta	13.894 ▲	Sp. 10 Y	0,1808 ▼
Zurigo	10.778 ▲	Bund 10 Y	-0,8888 ▼
London	5.808 ▼	FUTURE	
Parigi	5.893 ▼	Euro-Btp	190,87 ▼
VALUTE		Euro-Doll.	172,49 ▼
Euro-Dollaro	1,2017 ▼	Ftes Mib	22.528 ▲

Serie A, come le squadre si spartiranno 1,7 miliardi promessi dai fondi esteri

Previsti oltre 100 milioni per le big e un accantonamento di 300 milioni in caso di calo dei proventi da diritti televisivi
Bertolino a pagina 15



Capri holdings fa fatica nel trimestre e chiude a -17%

Versace perde solo il 6%. Peggio Jimmy Choo e Michael Kors
Curti in MF Fashion
Anno XXXIII n. 024
Giovedì 4 Febbraio 2021
€2,00 *Classificatori*



Cap MF1 Magazine for Fashion n. 102 n. 020 (0,12) + € 3,00 - Cap MF1 Magazine for Living n. 1 n. 020 (0,12) + € 3,00 - Cap MF1 Magazine for Health Leader 2020 n. 4 n. 020 (0,12) + € 3,00 - Cap MF1 Magazine 2021 n. 4 n. 020 (0,12) + € 3,00 - Spedizioni in A.P. art. 1 n. 11 - 4804 020 Milano - J&F C&F - D&F - 4/01/2021 n. 024

FIDUCIA I MERCATI SALGONO NEL PRIMO GIORNO DI INCARICO E IGNORANO I VETI POLITICI

La borsa vota per Draghi

Piazza Affari **saluta** con un rialzo (+2,1%) il tentativo dell'ex numero uno della **Bce**
L'intero comparto bancario innesta il **rally** insieme ad altri big, **spread** giù a 103
Il vero nodo è politico: **M5S** per il no, **Lega** verso un **cruciale** via libera. **Rebus Mef**

RISIKO BANCARIO, IL CANDIDATO PREMIER AGEVOLERÀ LA PRIVATIZZAZIONE DI MPS

RITORNO AL DIVIDENDO
Bper (245 milioni di utile nel 2020) rompe gli indugi e propone cedola di 4 cent

MF LEGAL AWARDS
Tutti i premi ai super studi che innovano la professione

ACQUISTI DI SOFFERENZE
Commissione banche: Natale (Amco) respinge le accuse di concorrenza sleale



In un mondo in continua evoluzione, non dovremmo perdere di vista ciò che ci ha portato fin qui. Il successo nasce dall'unione fra tradizione e innovazione, ne siamo convinti. Insieme possiamo ridisegnare il futuro degli investimenti. Seguici su [invesco.com/change](https://www.invesco.com/change)

Informazioni importanti
Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Prima della sottoscrizione si invita a leggere la documentazione legale in vigore. A ogni investimento corrispondono dei rischi. Pubblicato in Italia da Invesco Management S.A., President Building, 37A Avenue JF Kennedy, L-1855 Luxembourg, regolato dalla Commission de Surveillance du Secteur Financier, Lussemburgo.



La nuova rotta dei porti italiani

di Redazione

Semplificare il Codice degli Appalti, puntare sulla digitalizzazione dei processi, dare piena attuazione della riforma Delrio con la messa a regime della Conferenza dei Presidenti. Per il presidente di **Assoport**, Daniele Rossi, sono queste le priorità su cui puntare per affermare pienamente il ruolo strategico dei porti italiani. Durante l' audizione presso le Commissioni riunite Bilancio (V) e Trasporti (IX) della Camera, nell' ambito dell' esame della proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza, Daniele Rossi si è soffermato prima di tutto sul Piano Nazionale di Recupero e Resilienza: «Le risorse del Piano potranno sciogliere alcuni dei nodi che da tempo non consentono alla portualità nazionale di sviluppare appieno le proprie potenzialità quale accesso meridionale dei territori europei» ha detto, aggiungendo che «Rispetto ai competitor nordeuropei i porti italiani operano in un contesto amministrativo complesso, con norme burocratiche difficili e sovrapposizioni di competenze». Per Rossi, il funzionamento efficiente della nostra macchina amministrativa appare oggi una priorità. Alcuni interventi sono necessari e non più procrastinabili, tra cui la semplificazione del Codice degli Appalti: «La politica ha preso coscienza non ancora pienamente di questa urgenza. C' è un buon punto di partenza ma la nostra ambizione è quella di avere una semplificazione ulteriore, una semplificazione vera». Allo stesso modo occorre agire sulle competenze interministeriali che governano i porti italiani: «Si potrebbe iniziare attraverso la piena attuazione della riforma Delrio con la messa a regime della Conferenza dei Presidenti che deve essere messa in condizioni di operare con un utilizzo programmato, costante, ripetuto nell' anno. Questa conferenza dovrebbe avere poteri veri di coordinamento, pianificazione e attuazione di misure; dovrebbe essere previsto un rafforzamento degli uffici del MIT dedicati per competenza alle materie del mare, dei porti, della logistica». C' è poi il tema della digitalizzazione dei processi, non solo quelli connessi all' import-export ma quelli di fluidificazione dell' entrata e dell' uscita dai porti, di merci e di persone, e lo sviluppo sostenibile di interventi infrastrutturali finalizzati alla transizione energetica per la riduzione delle emissioni. Per il presidente di **Assoport** serve incrementare la dotazione di risorse per i collegamenti di ultimo e penultimo miglio ferroviario: «Questo doterà il sistema portuale italiano di una effettiva capacità di migliorare gli output logistico, di miglior interesse ed efficacia del lavoro nei porti; le merci non devono solo poter entrare nei porti ma ne devono poter uscire agevolmente». Rossi si è poi soffermato sul PNRR, sottolineando come Genova e Trieste siano snodi imprescindibili per il traffico da e per il Medio Oriente ed Estremo Oriente: «Si ritiene però necessario indicare nel Piano interventi anche per gli altri porti». Al presidente dell' **AdSP** di Ravenna appare inoltre importante prevedere risorse mirate alla semplificazione dei processi fra PA e settore privato, prevedendo tra le altre cose il trasferimento delle competenze di Uirnet a RAM, e l' erogazione di risorse necessarie ai Port Community Systems e agli sportelli unici amministrativi. Occorre poi semplificare al massimo adempimenti e procedure relative alle infrastrutture, con particolare attenzione ai dragaggi che sono un nodo cruciale per il funzionamento del sistema porti. «Ciò significa introdurre normative specifiche che consentano dragaggi di manutenzione; è un elemento indispensabile senza il quale tutto il resto degli investimenti che si aggirano intorno ai porti rischia di diventare superfluo». Dopo aver sottolineato l' importanza di una semplificazione radicale della

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo



normativa sulla ZES e le ZLS (che prevede decine di enti coinvolti e una burocrazia eccessiva), Rossi chiede nuove maggiori risorse per il 2021 finalizzate al ristoro delle attività portuali che hanno visto il proprio fatturato crollare nei tempi della pandemia.



La Comunità degli imprenditori chiede subito il Comitato

«Il porto, nonostante quello che lo ha colpito, continua a stupirci»

PORTO «Nonostante tutto quel che lo ha colpito, il porto di Venezia non finisce di stupirci, e si appresta a chiudere un bilancio con un calo di volumi di poco superiore al 10%, mentre tutti i principali scali italiani perdono mediamente più del 14%». Lo afferma Alessandro Santi, coordinatore della Venezia Port Community, commentando i dati diffusi ieri dall' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas). Quel nonostante tutto è un fardello pesante: «Oltre alla pandemia, su Venezia hanno inciso la perdita della linea diretta dei container dal Far East a causa dei pescaggi inadeguati, la cancellazione da metà anno del collegamento dal Pireo, lo stallo dei dragaggi e dei marginamenti con una perdita di almeno 30 centimetri di pescaggio utile, l'entrata in funzione del MoSE con circa 500 ore di interferenza con il traffico **portuale** nell'ultimo trimestre 2020, il commissariamento della Adspmas con funzioni amministrative rallentate e la mancanza di capacità decisionale della politica. Per non parlare della situazione kafkiana delle navi da crociera». In questo marasma, un'altra notizia positiva è la riconferma di Fabrizio Giri (per la Città Metropolitana) e Maria Rosaria Campitelli nel Comitato di gestione del porto: «La ricostituzione del Comitato darà uno stimolo fondamentale alle procedure amministrative, in particolare in materia di concessioni e di escavi manutentivi necessari per permettere la programmazione della fase transitoria per le navi da crociera a Marghera» afferma ancora Santi auspicando una rapida convocazione dell'organismo: «Scelte semplici e rapide, riattivando un efficace gioco di squadra istituzionale, potrebbero dare (con la possibilità di attingere agli ingenti fondi per investimenti strutturali), quel segnale di svolta che il mercato mondiale dello shipping e gli imprenditori nazionali ed internazionali si aspettano senza ulteriori ritardi». (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la nomina

Brugnaro conferma Giri all' Autorità portuale

Fabrizio Giri è stato confermato dal sindaco Luigi Brugnaro come rappresentante della Città metropolitana di Venezia nel Comitato di gestione dell' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico settentrionale**, l'organo strategico attraverso il quale l' **Autorità Portuale** eserciterà ora le funzioni di pianificazione e coordinamento delle aree e dei servizi del Porto. Amministratore delegato della Donelli Group Srl, Fabrizio Giri è anche membro del Consiglio di presidenza Anasped e di quello Direttivo di Associazioni Spedizionieri Doganali Venezia e di Assosped Venezia. Nel 2016 Giri fu uno dei primi firmatari della costituzione del "Tavolo dell' economia marittima e **portuale**" l'organo degli operatori portuali attraverso il quale poter dialogare con le istituzioni alla luce anche del recente progetto di riforma delle **Autorità** portuali e delle sue novità. Una conferma, quella di Fabrizio Giri, che avviene contemporaneamente a quella dell' ingegnere Maria Rosaria Campitelli, che è stata nominata nei giorni scorsi dal Consiglio Regionale come rappresentante della Regione Veneto. Le problematiche legate all' economia marittima e **portuale** sono uno dei temi primari che vanno affrontati al più presto anche dal futuro Governo: lavoro, attività **portuale** turistica, industriale e commerciale, Porto Marghera sono solo alcuni dei nodi da sciogliere. Tanti sono gli operai e le famiglie che aspettano di tornare al lavoro ed avere certezze sul futuro dell' attività **portuale** veneziana, dopo il periodo dell' emergenza sanitaria che ha messo in ginocchio non solo il mercato crocieristico, ma anche quello commerciale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

lavori fermi per le banchine tiv e vecon

Grandi navi, le alternative si allontanano Progetti bloccati e non ci sono i soldi

Vertice all' Autorità portuale per fare il punto delle ipotesi indicate dal Comitato. Presentato il terminal galleggiante

ALBERTO VITUCCI

Per le crociere, navigazione a vista. Sempre più improbabile riuscire a mettere in pratica le indicazioni del Comitato di dicembre per attrezzare entro 150 giorni un approdo alternativo. Ancora più improbabile vista la crisi di governo. Riunioni tecniche si susseguono all' Autorità portuale, presieduta dal commissario Cinzia Zincone. L' ultima per esaminare un progetto alternativo di terminal. «L' avamposto galleggiante alla bocca di Lido», illustrato ai ministeri fin dal 2013. Firmato da un gruppo di progettazione che comprende Stefano Boato, Giuseppe Tattara, Maria Rosa Vittadini, Carlo Giacomini, Vincenzo Di Tella, Paolo Vielmo e la società Principia. Prevede di installare banchine galleggianti e removibili alla bocca di **porto** di Lido, davanti all' isola artificiale del Mose. Costi contenuti, possibilità di collegamento con la terraferma, sperimentabilità assicurata. Ma il progetto non è mai stato preso seriamente in esame. Ieri i progettisti lo hanno nuovamente illustrato alla commissaria Zincone. E' una delle tredici ipotesi in campo. Che dovrebbero, come stabilito dal Comitato, essere valutate per le soluzioni a lungo termine. Per quella a breve, il Comitato ha deciso di scegliere le banchine delle società terminaliste Tiv e Vecon, a Marghera. Sei mesi di lavori, costi contenuti (meno di due milioni di euro), possibilità di fare ormeggiare a Marghera 80 navi nel corso del 2021. Ma l' area dei container non è attrezzata per ricevere la navi. Difficoltà tecniche anche per l' ipotesi dei traghetti a Fusina. Le grandi navi non ci stanno, servirebbe un nuovo grande bacino di evoluzione. Tempi lunghi e costi più elevati per la soluzione Marghera (canale Industriale nord, sponda nord), ipotesi preferita da Comune e Regione. Ma al via della stagione crocieristica - ammesso che la pandemia lo consenta - mancano un paio di mesi. E per il 2021 le soluzioni alternative si allontanano. Allo studio una riduzione dei passaggi per San Marco, con navi solo fino alle 40-60 mila tonnellate. Le ipotesi "fuori dalla laguna" indicate dal Comitato come "a lungo termine" ancora non sono state percorse. C' è in campo il progetto Duferco-De Piccoli, per spostare le grandi navi al Lido e mantenere il terminal alla Marittima. Passeggeri e merci sarebbero trasportati con barche ecologiche. Qui c' è il parere positivo della commissione Via del ministero per l' Ambiente. E anche il favore di alcuni comitati. Non quello del **Porto**, dei comuni di Venezia e Cavallino. E nemmeno della Capitaneria di **porto**, che solleva problemi per la sicurezza della navigazione. Stesso discorso per il progetto di Boato, che è adesso all' esame del **Porto**. «Ci sono obiezioni sul fronte della sicurezza», dice Zincone. Restano i grandi progetti per Santa Maria del Mare, nel cantiere dei cassoni del Mose. E intanto la riduzione dei passaggi in Bacino. Ancora aperta anche la questione delle navi commerciali. **Porto** che soffre con i sempre più frequenti innalzamenti del Mose. Si torna a parlare della piattaforma off-shore, lanciata senza successo da Paolo Costa qualche anno fa. Da rivedere e ridurre. Ma il futuro della portualità, dicono gli esperti, è «fuori dalla laguna». Come realizzare tutti questi progetti? Erano stati inseriti nell' ipotesi del Recovery Fund, con finanziamenti europei. Ma se ne sono perse le tracce. Per il solo terminal off-shore delle merci, presentato qualche anno fa, sono necessari due miliardi e duecento



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

milioni di euro. Per la nuova Marittima a Marghera, 18 milioni di euro di soli lavori. Strada (del mare) in salita--©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

AdSP Adriatico Settentrionale: Zaia, bene secondo nuovo e importante incarico nel Comitato di Gestione per Campitelli

(FERPRESS) **Venezia**, 3 FEB Auguro all'ingegner Campitelli un buon lavoro per questo secondo, nuovo e importante incarico nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Settentrionale (**Porto di Venezia** e Chioggia), che attende e necessita di una progettualità che è stata bloccata troppo a lungo a causa della pandemia mondiale da COVID 19. Con queste parole il Presidente della Regione Veneto Luca Zaia si compiace della nomina di Maria Rosaria Anna Campitelli, avvenuta oggi, martedì 2 febbraio, da parte del Consiglio regionale. L'ingegner Campitelli ha aggiunto il Presidente è una donna dal curriculum solido e vanta di una esperienza indiscussa. Per questo spero e sono convinto che ci sarà un gran lavoro di squadra, che ci permetterà di affrontare in maniera tonica e veloce tutte le problematiche che riguardano la portualità in una visione di crescita e di consolidamento per una progettualità futura. Analogo compiacimento è arrivato anche dalla Vicepresidente Elisa De Berti: Mi complimento con Maria Rosaria Anna Campitelli per la sua riconferma all'interno del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale. Il Consiglio regionale l'ha indicata come rappresentante della Regione del Veneto all'interno dell'organo collegiale per i prossimi cinque anni. Questa designazione rappresenta il giusto riconoscimento di un percorso professionale costituito da competenza e capacità, dimostrate nel corso del precedente mandato. Sono certa che saprà ricoprire il suo incarico con tenacia, impegno e serietà, come ha già dato prova finora. Maria Rosaria Anna Campitelli era stata nominata nel 2017 con il medesimo incarico per cui è stata riconfermata oggi, in rappresentanza della Regione Veneto.



Porto di Venezia registra una flessione contenuta dei traffici

GAM EDITORI

3 febbraio 2021 - Nell' anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il **porto di Venezia** perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il **porto di Chioggia** perde, invece, circa 409 mila tonnellate (-31%). Un calo, quello riportato dal **porto veneziano** (-10.3%) nel corso del 2020 che, sulla base degli ultimi dati disponibili, risulta inferiore al calo medio (-14.3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del coronavirus sull' economia mondiale il secondo semestre vede un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell' anno nel confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il **porto di Venezia** registra la diminuzione minore con un calo pari all' -8,1% di tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, percentuale che, al netto dell' intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4.7%. Va segnalato in tal senso che, il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nelle dinamiche generali dell' intermediazione di merci del sistema portuale veneto. Infatti, per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell' Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone che sconta decisioni non afferenti alle dinamiche portuali di **Venezia**, la flessione dei traffici del **porto veneziano** passa quindi dal 10,3% al 6,3%. Sempre a **Venezia**, in calo il settore container che perde 64.394 TEU (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l' offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing riconducibile all' andamento economico connesso all' emergenza sanitaria e in parte dall' abbandono della linea diretta con il Far East che AdSP MAS intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. Va inoltre segnalato che, i servizi feeder attivi presso il **Porto di Venezia** hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesse all' operatività della linea diretta con il Far East. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo quest' anno (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni dell' anno precedente.



Shipping Italy

Savona, Vado

Rimorchio a Savona: Svitzer non nega il suo interesse. Ecco i dettagli del bando

Il bando di gara per il nuovo affidamento in concessione del servizio di rimorchio nei porti di Savona e Vado Ligure presentata venerdì scorso presso la capitaneria di porto di Genova è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale. Fra i dettagli che ancora non erano stati resi pubblici c'è il valore stimato dell'appalto che è pari a 127.633.755 euro, la durata della concessione è 180 mesi (15 anni) e l'assegnazione avverrà tramite Procedura ristretta con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. In attesa che venga pubblicato anche il Disciplinare di gara, si apprende che il termine per la presentazione delle domande di partecipazione o per la ricezione delle offerte è fissato alle ore 12 del 22 marzo prossimo. Oltre all'attuale concessionario, la società Carmelo Noli del Gruppo Scafi, è possibile (secondo molti probabile) la partecipazione fra gli altri anche del Gruppo Svitzer che fa parte del Gruppo Ap Moeller Maersk (lo stesso a cui fa capo Apm Terminals, la società concessionaria del nuovo terminal container di Vado). A precisa domanda da parte di SHIPPING ITALY sull'interesse o meno verso questo e gli altri bandi di gara che nei mesi a venire saranno lanciati per l'attività di rimorchio in vari scali italiani, il direttore commerciale per l'Europa di Svitzer, Mattias Hellström, ha risposto: Per i prossimi anni abbiamo una visione di come vedere crescere il nostro business attraverso l'espansione di servizi e della nostra presenza rispetto allo stato attuale. Preferisco non parlare nello specifico dei piani di Svitzer in Italia o in altri Paesi ma posso dire che siamo sempre alla ricerca di opportunità per crescere sfruttando le sinergie già esistenti al fine di garantire benefici ai nostri clienti. N.C.



TrasportoEuropa

Savona, Vado

Savona triplica i container nel 2020

Nonostante la pandemia di Covid-19, che ha ridotto le portacontainer in arrivo dall' Asia, il porto di Savona segna un 2020 in attivo per quanto riguarda il traffico di contenitori, grazie all' avvio del terminal Vedo Gateway, gestito da Apm Terminals. I dati diffusi dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** mostrano che lo scorso anno il porto **ligure** ha movimentato 146.081 teu, a fronte dei 54.542 teu dell' anno precedente, con un balzo percentuale del 167,83%. In termini di tonnellate, l' aumento è stato ancora maggiore: 186,84%, con una movimentazione di 1.533.042 tonnellate in container. Il porto di Savona perde invece sul versante dei rotabili. Nel 2020 ha movimentato 3.530.266 tonnellate, con una flessione del 17,83%. © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Nel 2020 i teu a -6,4%Programma Usal conti

Genova, il porto in calo ma il sistema ha tenuto

Si chiude con un traffico commerciale di 58.456.508 tonnellate, in calo del 14,2% rispetto al 2019, il 2020 per il sistema portuale di Genova, Savona e Vado ligure. La riduzione ha interessato tutte le tipologie: -6,4% i teu, -13,5% il traffico convenzionale, -30,5% le rinfuse. L'anno si era aperto con i primi due mesi positivi seguiti da un crollo a partire da marzo e una ripresa negli ultimi mesi. Pesanti i numeri del traffico passeggeri: -89,9% le crociere, con 1,8 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019 e -47% i traghetti, che hanno «perso» 1,2 milioni di passeggeri. Genova rimane leader in Italia e il sistema portuale ha movimentato quasi 2,5 milioni di teu, il 32% del traffico gateway nazionale. «E' andata meglio delle previsioni» spiega l' Authority.

Orsero scommette sulla frutta italiana
«Noi con gli agricoltori contro la crisi»

Sistemi di Cyber Security, Leonardo fornirà il Qatar

La crisi frena anche i container ma la Liguria resta al vertice

Nel 2020 l'authority del Mar Ligure Occidentale (Genova e Savona) registra una flessione delle merci del 14% e si ferma a 58,5 milioni di tonnellate. Sul fronte dei teu, si torna a 2,5 milioni

L'emergenza sanitaria si è fatta presto economica e sociale, con il risultato di comprimere i traffici e spingere verso il basso i commerci. A farne le spese, prima e più di ogni altro settore, è stata la portualità, che governa la maggioranza assoluta degli scambi di merce, poco meno del 90 per cento del dato complessivo. La riflessione si adatta perfettamente all'andamento dei porti di Genova e Savona riuniti sotto lo stesso cappello dell'**autorità di sistema** del Mar Ligure Occidentale, che si confermano come la prima realtà nazionale per movimentazione di container (2,5 milioni) e di passeggeri, pur con la paralisi del comparto delle crociere. L'anno è diventato rapidamente orribile si era aperto con il "segno più", con un bimestre che già mostrava segni evidenti di crescita, prima che il Covid spegnesse ogni cosa. Con l'eccezione della parentesi estiva, che aveva fornito discreti elementi di recupero, l'autunno ha fatto registrare una nuova discesa, in linea con la crescita della seconda ondata del virus. Secondo gli analisti di Clarkson Research, la stima per il 2020 del calo del volume globale dei traffici è di circa il 10% rispetto al 2019, un dato mai registrato negli ultimi quarant'anni, nel corso dei quali i commerci mondiali avevano subito un'unica contrazione nel 2009, a seguito della crisi finanziaria globale. Ma la nuova crisi globale, che dall'Asia si è rapidamente propagata agli altri continenti, ha provocato la flessione. Ci vorrà ancora tempo prima di ripristinare una situazione di "normalità" tale da riflettersi sulla ripresa dei traffici. Fino ad allora i porti italiani, a cominciare da quelli di Genova e Savona, dovranno mettere in preventivo di soffrire. I primi a fare i conti con la crisi erano stati i porti cinesi, con il crollo delle movimentazioni unito al blocco della produzione industriale e delle attività logistiche. In Europa la flessione è scattata alla fine di febbraio ed è proseguita a marzo, per acuirsi nei mesi successivi. E così, senza particolari sorprese, si arriva fino all'arco ligure, con i due scali di Genova e Savona che chiudono l'anno a 58 milioni e mezzo di tonnellate (58,456), con una flessione rispetto all'anno precedente del 14,2 per cento. «Questa riduzione - spiega una nota dell'**autorità di sistema portuale** a corredo dei dati - seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5%». La discesa dei container non cambia però la graduatoria nazionale. Con i suoi 2,5 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi) l'**authority** del Mar Ligure Occidentale, mantiene la leadership italiana, che rappresenta un terzo del traffico gateway nazionale (32 per cento). Se si considera anche l'andamento della Spezia, la Liguria si conferma sempre più la regione traino del Paese sul fronte del container. Leadership anche nel traffico passeggeri che, «sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020». La sfida adesso è spostata in avanti e il primo banco di prova sarà questo 2021 iniziato con il dibattito pubblico sulla nuova diga foranea. La scelta del progetto da sottoporre all'**authority** è fissata per il 19 febbraio, poi il verdetto di Palazzo San Giorgio entro due mesi. Il passo successivo, sarà la gara per l'apertura dei cantieri.



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

- (massimo minella) © RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PRIMA INDUSTRIA DELLA REGIONE «MALATA» DI COVID

I porti liguri perdono un po' meno Ma è disastro crociere e traghetti

A dicembre recuperano i container e chiudono l'anno a -4.9%. Il traffico commerciale in totale segna un -14%

Diego Pistacchi Sul finire dell' anno i porti di Genova e Savona rialzano la testa e chiudono l' anno con una flessione più contenuta rispetto alle peggiori prospettive di metà anno. Ma il trend non può che essere negativo sulla scorta di un andamento del mercato globale. Fin dall' inizio della pandemia, Clarkson Research stimava per il 2020 un calo del volume globale dei traffici di circa il 10% rispetto al 2019, un dato mai registrato negli ultimi quarant' anni, nel corso dei quali i commerci mondiali avevano subito una unica contrazione nel 2009, a seguito della crisi finanziaria globale. Ma la battaglia contro il coronavirus sta proseguendo oltre ogni attesa e di conseguenza le ripercussioni si sono fatte più pesanti anche sul settore dello shipping, visto che circa il 90% dei traffici avviene via mare. In questo contesto, il «bilancio» dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** si dimostra in linea se non addirittura leggermente al di sopra delle prospettive. L' anno 2020 ha chiuso con una contrazione del 14% del traffico commerciale, in massima parte dovuto al calo degli oli minerali, che più o meno rappresenta poco meno di un terzo dei volumi complessivi. In controtendenza invece il traffico dei container, quello che ha il maggior peso relativo nel bilancio complessivo delle merci. Addirittura a dicembre c' è stato un deciso incremento di questo settore, con un +5,7% e 115mila tonnellate in più rispetto allo stesso mese del 2019, che ha ridotto le perdite complessive su base annua al -4,9%. Cifre più o meno simili anche dal punto di vista del numero dei teu movimentati tra le banchine di Genova, Voltri, Savona e Vado: circa 155mila contenitori in più in un solo mese, poco più di 170mila in meno dal primo gennaio al 31 dicembre. Nel complesso quindi l' **Autorità di Sistema** Genova Savona «mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 di teu nell' anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale, sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il **sistema** portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020». Il traffico passeggeri, per l' appunto, è il vero, grande dramma dei porti liguri. L' intero **sistema** regionale, considerando anche La Spezia e diversi scali «minori» comunque inseriti negli itinerari delle crociere, è il primo a livello nazionale, con le due principali compagnie crocieristiche, Msc e Costa, che hanno scelto Genova e Savona come home port. Questo settore è stato il più colpito dal lockdown e da decisioni a singhiozzo adottate dalle **autorità** di governo. I traghetti, salvati dalla pausa estiva senza grandi limitazioni, sono stati «solo» dimezzati. Hanno movimentato 1 milione e 340mila passeggeri rispetto agli oltre 2,5 milioni dell' anno precedente. Le crociere, invece, sono state di fatto azzerate, con appena 206mila passeggeri transitati tra Genova e Savona, quando nei dodici mesi precedenti erano stati 2 milioni e 18mila. Anche le concessioni fatte per brevi periodi, le ripartenze autorizzate all' ultimo secondo, l' inserimento improvvisato nella notte in qualche dpcm per un via libera ai viaggi sulle navi non ha ovviamente permesso alle compagnie, così come ai clienti, di pianificare le partenze. Data l' incertezza e i ripetuti cambi di direzione del go verno italiano sulle misure restrittive, Costa Crociere ha rinviato la partenza delle proprie navi per i tour nel Mediterraneo al 13 marzo, mentre

The image shows a newspaper clipping from 'Il Giornale del Piemonte e della Liguria'. The main headline reads 'I porti liguri perdono un po' meno Ma è disastro crociere e traghetti'. Below the headline, there is a sub-headline: 'A dicembre recuperano i container e chiudono l'anno a -4.9%. Il traffico commerciale in totale segna un -14%'. The article includes a photograph of a harbor scene with ships. To the right of the main article, there are smaller sections with headlines: 'Bloccate dalla Dogana 90 tonnellate di plastica', '«Certezze per le pubbliche assistenze» -Fondere stabilisce il finanziamento per il servizio civico', and 'Over 80 vaccinati dalla metà di febbraio'. The bottom of the clipping shows the date '13 febbraio 2021' and the page number '13'.



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

la Grandiosa di Msc ha preso il mare da Genova solo il 24 gennaio scorso. I dati del traffico passeggeri resteranno così in negativo anche nei prossimi mesi, dovendo anche scontare il divieto di spostamento tra Regioni che condiziona ovviamente allo stesso modo i traghetti. In generale le difficoltà degli scali di Genova e Savona, sia per quanto riguarda le merci sia per il traffico passeggeri, si sentiranno ancora come minimo per qualche mese. Gli effetti delle contrazioni dei mercati si riflettono sugli scambi marittimi con un inevitabile ritardo. Dopo la ripartenza estiva infatti i porti avevano beneficiato della crescita della produzione industriale del terzo trimestre. I nuovi lockdown iniziati ad autunno inoltrato e ancor più le blindature di Natale hanno impedito l'esaurimento delle scorte che non verranno rifornite. I porti, quelli liguri in particolare, si confermano dunque il miglior termometro dell'economia. E al momento non danno segnali incoraggianti.

Porti: Genova chiude il 2020 con traffici in calo del 14,2%

Crociere -89,9%, con 1 milione e 800 mila passeggeri in meno

Si chiude con un traffico commerciale di 58.456.508 tonnellate, in calo del 14,2% rispetto al 2019, il 2020 per il sistema portuale di **Genova**, Savona e Vado ligure. La riduzione ha interessato tutte le tipologie: -6,4% i teu, -13,5% il traffico convenzionale, -30,5% le rinfuse. L' anno si era aperto con i primi due mesi positivi seguiti da un crollo a partire da marzo e una ripresa negli ultimi mesi. Pesanti i numeri del traffico passeggeri: -89,9% le crociere, con 1,8 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019 e -47% i traghetti, che hanno "perso" 1,2 milioni di passeggeri. "Ciò nonostante l' Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale mantenga il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione container con 2.498.850 teu movimentati nell' anno, settore nel quale i porti di **Genova** e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale - informa una nota dell' Authority - sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020". L' anno appena concluso è stato anche l' anno in cui per la prima volta due navi di capacità superiore ai 17.000 teu hanno toccato il **porto** di **Genova** ed è aumentato del 4% il volume di merci movimentato via ferrovia. (ANSA).



Porto Genova chiude 2020 a -14,2%

Crociere -89,9%, con 1 milione e 800 mila passeggeri in meno

(ANSA) - **GENOVA**, 03 FEB - Si chiude con un traffico commerciale di 58.456.508 tonnellate, in calo del 14,2% rispetto al 2019, il 2020 per il sistema portuale di **Genova**, Savona e Vado ligure. La riduzione ha interessato tutte le tipologie: -6,4% i teu, -13,5% il traffico convenzionale, -30,5% le rinfuse. L'anno si era aperto con i primi due mesi positivi seguiti da un crollo a partire da marzo e una ripresa negli ultimi mesi. Pesanti i numeri del traffico passeggeri: -89,9% le crociere, con 1,8 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019 e -47% i traghetti, che hanno "perso" 1,2 milioni di passeggeri. "Ciò nonostante l'Autorità di sistema portuale del Mar ligure occidentale mantenga il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione container con 2.498.850 teu movimentati nell'anno, settore nel quale i porti di **Genova** e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale - informa una nota dell' Authority - sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020". L'anno appena concluso è stato anche l'anno in cui per la prima volta due navi di capacità superiore ai 17.000 teu hanno toccato il **porto** di **Genova** ed è aumentato del 4% il volume di merci movimentato via ferrovia. (ANSA).



Bilancio traffici porti di Genova e Savona: -14,2% nel 2020

Malissimo le crociere, per ovvi motivi, ma quello dell' Adsp del Mar Ligure Occidentale resta il primo sistema portuale per traffico crocieristico nel 2020

Il traffico commerciale del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha registrato nel 2020 58.456.508 tonnellate, pari a -14,2% rispetto al 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l' anno con una contrazione del 30,5%. Peggio ancora è andata al traffico passeggeri, nonostante Genova abbia Per quanto riguarda i container l' erompere della pandemia da Covid-19 nei primi mesi del 2020 aveva delineato per l' industria del trasporto di container via mare uno scenario di traffici del tutto simile e in qualche misura peggiore rispetto alla crisi dei volumi successivo alla crisi finanziaria del 2008. Tuttavia rispetto alle previsioni della scorsa primavera, il consuntivo a livello globale si è assestato attorno a -3%. Dal punto di vista delle relazioni geografiche , calcolate solo sul traffico dei container pieni, seppure ridimensionate dal punto di vista dei volumi rispetto al 2019, si conferma il ruolo di riferimento delle due principali aree di commercio transoceanico: l' Estremo Oriente continua a rappresentare il principale partner per le importazioni (oltre 300.000 Teu, in contrazione del 25,2% rispetto all' anno precedente), mentre il Nord America è la prima area di destinazione dei container in partenza dagli scali di Genova e Savona (258.000 Teu, addirittura in crescita del 3,8% nei 12 mesi). Il 2020 ha rappresentato l' avvio della piattaforma di Vado Ligure (oltre che di Calata Bettolo), che ha movimentato oltre 90 mila Teu grazie alla concentrazione dei servizi per il Medio Oriente di Maersk e all' apertura di un servizio shuttle settimanale di collegamento col Pireo, che è l' hub principale di Cosco nel Mediterraneo. In aumento anche i volumi movimentati via ferrovia (+4%) soprattutto grazie a Genova Pra' e allo stesso Vado Gateway. I container trasportati via ferro restano comunque solo il 14,5% del totale. Ciononostante, l' **Adsp** mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 di Teu movimentati nell' anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale, sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020. Sulla merce convenzionale i dati dipendono proprio dalle componenti di traffico: rotabili e merce varia (acciai e prodotti ferrosi, prodotti forestali e cellulosa, oltre che la frutta movimentata dal terminal specializzato di Vado Ligure). Analizzando le performance dei singoli porti del sistema, si notano alcune differenze: se il bacino di Sampierdarena ha mostrato un calo annuo più contenuto (-8,4%) in termini di tonnellate, i porti di Savona e Vado Ligure hanno registrato una contrazione più significativa pari al 17,8%, questo perché più specializzati nel settore auto, legato a filo doppio al traffico dell' acciaio. Passeggeri L' industria crocieristica è stata probabilmente quella più colpita tra i vari settori dello shipping. Nonostante le rosee previsioni di fine 2019 in cui si pronosticava il record storico di passeggeri movimentati in diversi porti del Paese, tra cui Civitavecchia (2,69 milioni, +0,5%), Napoli (1,4 milioni, + 3,7%) e Genova (1,38 milioni, +2,2% vs 2019), il 2020 si è chiuso con risultati drammaticamente negativi. Nonostante la sospensione delle attività che ha causato una flessione complessiva dell' 89,9% (con ben 1,8 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019), l' **Adsp** del Mar Ligure Occidentale si è confermata il primo sistema portuale per traffico crocieristico nel 2020,



con una quota pari al 31% del totale dei crocieristi movimentati in Italia. Per quanto attiene al traffico passeggeri ferry , anche in questo caso l' **Adsp** segnala



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

il significativo impatto della pandemia e dei lockdown nazionali. Dopo un primo bimestre in aumento rispetto al 2019, nel mese di marzo le movimentazioni, limitate ad alcuni servizi pre-autorizzati tra la penisola e le principali isole italiane, hanno fatto registrare un calo del 72% rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Tale tendenza si è sviluppata lungo tutto il 2020 fino al mese di luglio che ha rappresentato il primo mese di parziale ripresa del settore, rispetto al sostanziale fermo globale delle attività registratosi all' inizio della pandemia (-42,9%), un calo di molto inferiore rispetto al mese di giugno (-70,4%). Nel complesso, il traffico dei traghetti ha subito una contrazione del 47% rispetto all' anno precedente, con 1,2 milioni di passeggeri movimentati in meno. Per approfondire sul traffico rinfuse e altro: Analisi Traffici 2020 **Adsp** Mar Ligure Occidentale.

Trasporti, Porto di Genova, nel 2020 traffici in calo del 14,2%

Interessate dalla riduzione tutte le tipologie di merci: -6,4% i teu, -13,5% il traffico convenzionale, -30,5% le rinfuse. L' anno era cominciato con i primi due mesi positivi seguiti da un crollo a partire da marzo e una ripresa negli ultimi mesi. Pesanti le perdite del traffico passeggeri: -89,9% le crociere, con 1,8 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019 e -47% i traghetti, che hanno 'perso' 1,2 milioni di passeggeri. 'Ciò nonostante l' **Autorità di sistema portuale del mar ligure occidentale** mantenga il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione container con 2.498.850 teu movimentati nell' anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale - informa una nota dell' Authority - sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il **sistema portuale del Mar Ligure Occidentale** al primo posto per traffico crocieristico nel 2020'. Il 2020 è stato anche l' anno in cui per la prima volta due navi di capacità superiore ai 17.000 teu hanno toccato il porto di Genova ed è aumentato del 4% il volume di merci movimentato via ferrovia.



Porto di Genova, nel 2020 traffici in calo del 14,2%: crollano le crociere (-89%)

1,8 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019 e -47%, i traghetti, hanno "perso" 1,2 milioni di passeggeri

Redazione

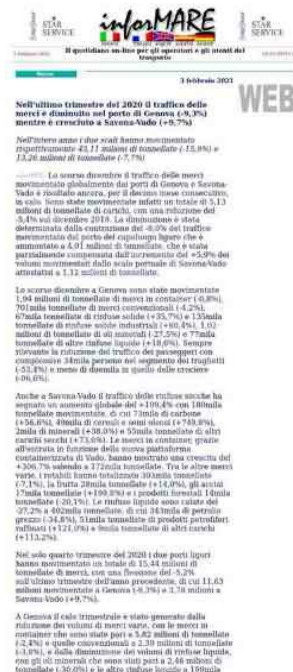
Genova. Si chiude con un traffico commerciale di 58.456.508 tonnellate, in calo del 14,2% rispetto al 2019, il 2020 per il **sistema portuale** di Genova, Savona e Vado ligure. La riduzione ha interessato tutte le tipologie di merci: -6,4% i teu, -13,5% il traffico convenzionale, -30,5% le rinfuse. L' anno si era aperto con i primi due mesi positivi seguiti da un crollo a partire da marzo e una ripresa negli ultimi mesi. Pesanti i numeri del traffico passeggeri: -89,9% le crociere, con 1,8 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019 e -47% i traghetti, che hanno 'perso' 1,2 milioni di passeggeri. 'Ciò nonostante l' **Autorità** di **sistema portuale** del mar ligure occidentale mantenga il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione container con 2.498.850 teu movimentati nell' anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale - informa una nota dell' Authority - sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020'. L' anno appena concluso è stato anche l' anno in cui per la prima volta due navi di capacità superiore ai 17.000 teu hanno toccato il porto di Genova ed è aumentato del 4% il volume di merci movimentato via ferrovia.



Nell' ultimo trimestre del 2020 il traffico delle merci è diminuito nel porto di Genova (-9,3%) mentre è cresciuto a Savona-Vado (+9,7%)

Nell' intero anno i due scali hanno movimentato rispettivamente 45,11 milioni di tonnellate (-15,9%) e 13,26 milioni di tonnellate (-7,7%) Lo scorso dicembre il traffico delle merci movimentato globalmente dai porti di **Genova** e Savona-Vado è risultato ancora, per il decimo mese consecutivo, in calo. Sono state movimentate infatti un totale di 5,13 milioni di tonnellate di carichi, con una riduzione del -5,4% sul dicembre 2019. La diminuzione è stata determinata dalla contrazione del -8,0% del traffico movimentato dal **porto** del capoluogo ligure che è ammontato a 4,01 milioni di tonnellate, che è stata parzialmente compensata dall' incremento del +5,9% dei volumi movimentati dallo scalo portuale di Savona-Vado attestatisi a 1,12 milioni di tonnellate. Lo scorso dicembre a **Genova** sono state movimentate 1,94 milioni di tonnellate di merci in container (-0,8%), 701mila tonnellate di merci convenzionali (-4,2%), 67mila tonnellate di rinfuse solide (+35,7%) e 135mila tonnellate di rinfuse solide industriali (+60,4%), 1,02 milioni di tonnellate di oli minerali (-27,5%) e 77mila tonnellate di altre rinfuse liquide (+18,6%). Sempre rilevante la riduzione del traffico dei passeggeri con complessive 34mila persone nel segmento dei

traghetti (-53,4%) e meno di duemila in quello delle crociere (-96,6%). Anche a Savona-Vado il traffico delle rinfuse secche ha segnato un aumento globale del +109,4% con 180mila tonnellate movimentate, di cui 73mila di carbone (+56,6%), 49mila di cereali e semi oleosi (+749,8%), 2mila di minerali (+38,0%) e 55mila tonnellate di altri carichi secchi (+73,6%). Le merci in container, grazie all' entrata in funzione della nuova piattaforma containerizzata di Vado, hanno mostrato una crescita del +306,7% salendo a 172mila tonnellate. Tra le altre merci varie, i rotabili hanno totalizzato 303mila tonnellate (-7,1%), la frutta 28mila tonnellate (+14,0%), gli acciai 17mila tonnellate (+199,8%) e i prodotti forestali 14mila tonnellate (-20,1%). Le rinfuse liquide sono calate del -27,2% a 402mila tonnellate, di cui 343mila di petrolio grezzo (-34,8%), 51mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+121,0%) e 9mila tonnellate di altri carichi (+113,2%). Nel solo quarto trimestre del 2020 i due porti liguri hanno movimentato un totale di 15,44 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -5,2% sull' ultimo trimestre dell' anno precedente, di cui 11,63 milioni movimentate a **Genova** (-9,3%) e 3,78 milioni a Savona-Vado (+9,7%). A **Genova** il calo trimestrale è stato generato dalla riduzione dei volumi di merci varie, con le merci in container che sono state pari a 5,82 milioni di tonnellate (-2,4%) e quelle convenzionali a 2,39 milioni di tonnellate (-3,8%), e dalla diminuzione dei volumi di rinfuse liquide, con gli oli minerali che sono stati pari a 2,46 milioni di tonnellate (-30,0%) e le altre rinfuse liquide a 199mila tonnellate (-1,0%) incluse 69mila di oli vegetali e vino (-15,3%) e 129mila di prodotti chimici (+8,9%). I passeggeri sono ammontati complessivamente a 144mila unità (-75,1%), di cui 125mila nel segmento dei traghetti (-45,3%) e 20mila in quello delle crociere (-94,4%). A Savona-Vado il traffico trimestrale di merci varie è stato di 1,70 milioni di tonnellate (+23,5%), di cui 1,01 milioni di rotabili (-5,9%), 520mila di container (+244,3%), 92mila di frutta (+0,5%), 52mila di prodotti forestali (+31,9%) e 30mila tonnellate di acciai (+28,4%). Aumento complessivo anche delle rinfuse solide con 494mila tonnellate (+15,0%), di cui 230mila di carbone (+12,4%), 84mila di cereali e semi oleosi (12,2%), 20mila di minerali (-8,0%) e 160mila di altre rinfuse solide (+48,7%). In calo, invece, le rinfuse liquide con 1,58 milioni di tonnellate (-2,3%), di cui 1,47 milioni di petrolio grezzo (-4,9%), 89mila di prodotti petroliferi raffinati (+26,6%) e 22mila di altre rinfuse liquide (+14,7%). Sempre quasi fermo il traffico dei crocieristi con 7mila unità (-96,2%) e quello



dei traghetti con 700 unità (-95,9%). Nell' intero anno 2020 il sistema portuale costituito dagli scali di **Genova** e Savona-Vado ha movimentato 58,46 milioni di tonnellate



Informare

Genova, Voltri

di merci, con una diminuzione del -14,2% sul 2019, di cui 45,11 milioni di tonnellate movimentate a **Genova** (-15,9%) e 13,26 milioni di tonnellate a Savona-Vado (-7,7%). Il solo traffico dei container è stato pari rispettivamente a 2,35 milioni di teu (-10,0%) e 54mila teu (+167,8%).

Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Porto di Genova, nel 2020 calo a doppia cifra. Ma resta leader nei container

Traffico in contrazione del 14 per cento. Contenuta la flessione dei container, pari a 2,49 milioni di TEU. Con la quasi totalità delle partenze, l'anno scorso è stato amaramente il primo porto crocieristico d'Italia

L'attività commerciale dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale - ovvero Genova, Savona e Vado Ligure - ha registrato nel 2020 un traffico di 58,45 milioni di tonnellate, in calo del 14,2 per cento rispetto al 2019. Tale riduzione, spiega l'Adsp in una nota, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5 per cento. L'authority sottolinea che, nonostante un risultato che riflette principalmente la crisi economica e la pandemia, Genova e il suo sistema portuale mantengono il ruolo di leadership consolidata nel sistema portuale italiano, sia nella movimentazione di container, con 2,49 milioni di TEU movimentati nell'anno - settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32 per cento del traffico gateway nazionale - sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, «conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020». Infatti la maggior parte delle poche navi ripartite dall'estate scorsa, dopo il lockdown, salpano da Genova. - credito immagine in alto



Porti di Genova e Savona, la crisi taglia i traffici: 14,5% delle merci nel 2020

Flessione anche nel container nel primo scalo d' Italia: 2,5 milioni di teu

Massimo Minella

L' emergenza sanitaria si è fatta presto economica e sociale, con il risultato di comprimere i traffici e spingere verso il basso i commerci. A farne le spese, prima e più di ogni altro settore, è stata la portualità, che governa la maggioranza assoluta degli scambi di merce, poco meno del 90 per cento del dato complessivo. La riflessione si adatta perfettamente all' andamento dei porti di Genova e Savona riuniti sotto lo stesso cappello dell' **autorità di sistema** del Mar Ligure Occidentale, che si confermano come la prima realtà nazionale per movimentazione di container (2,5 milioni) e di passeggeri, pur con la paralisi del comparto delle crociere. L' anno diventato rapidamente orribile si era aperto con il "segno più", con un bimestre che già mostrava segni evidenti di crescita, prima che il Covid spegnesse ogni cosa. Con l' eccezione della parentesi estiva, che aveva fornito discreti elementi di recupero, l' autunno ha fatto registrare una nuova discesa, in linea con la crescita della seconda ondata del virus. Secondo gli analisti di Clarkson Research, la stima per il 2020 del calo del volume globale dei traffici è di circa il 10% rispetto al 2019, un dato mai registrato negli ultimi quarant' anni, nel corso dei quali i commerci mondiali avevano subito un' unica contrazione nel 2009, a seguito della crisi finanziaria globale. Ma la nuova crisi globale, che dall' Asia si è rapidamente propagata agli altri continenti, ha provocato la flessione. Ci vorrà ancora tempo prima di ripristinare una situazione di "normalità" tale da riflettersi sulla ripresa dei traffici. Fino ad allora i porti italiani, a cominciare da quelli di Genova e Savona, dovranno mettere in preventivo in preventivo di soffrire. I primi a fare i conti con la crisi erano stati i porti cinesi, con il crollo delle movimentazioni unito al blocco della produzione industriale e delle attività logistiche. In Europa la flessione è scattata alla fine di febbraio ed è proseguita a marzo, per acuirsi nei mesi successivi. Secondo l' International Association of Ports and Harbors la crisi delle movimentazioni portuali è diffusa in tutti i continenti ed è estesa a tutti i settori di traffico con le crociere e i container tra i segmenti più colpiti. E così, senza particolari sorprese, si arriva fino all' arco ligure, con i due scali di Genova e Savona che chiudono l' anno a 58 milioni e mezzo di tonnellate (58,456), con una flessione rispetto all' anno precedente del 14,2 per cento. «Questa riduzione - spiega una nota dell' **autorità di sistema portuale** a corredo dei dati - seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l' anno con una contrazione del 30,5%». La discesa dei container non cambia però la graduatoria nazionale. Con i suoi 2,5 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi) l' authority del Mar Ligure Occidentale, mantiene la leadership italiana, che rappresenta un terzo del traffico gateway nazionale (32 per cento). Se si considera anche l' andamento della Spezia, la Liguria si conferma sempre più la regione traino del Paese sul fronte del container. Leadership anche nel traffico passeggeri che, «sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020».



Traffico container a Genova e Savona

Redazione

GENOVA Nel quarto trimestre del 2020, il traffico commerciale del sistema portuale del Mar Ligure occidentale ha registrato un traffico complessivo di 58.456.508 tonnellate, con una flessione del 14,2% rispetto al 2019. E' quanto si legge nel Report traffici Q4 2020 pubblicato oggi dall'**AdSp** del Mar Ligure occidentale. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (- 4,9%), al traffico convenzionale (- 13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5%. Ciononostante, l'**AdSp** mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 teu movimentati nell'anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale, sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di Marzo, conferma questo sistema portuale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020. Se gli effetti della pandemia pesano sull'andamento del commercio mondiale, questo a sua volta si riflette inevitabilmente sullo shipping, considerato che il trasporto via mare concentra oltre il 90% degli scambi mondiali. Clarkson Research stimava per il 2020 un calo del volume globale dei traffici di circa il 10% rispetto al 2019, un dato mai registrato negli ultimi quarant'anni, nel corso dei quali i commerci mondiali avevano subito una unica contrazione nel 2009, a seguito della crisi finanziaria globale. Il 2020 è stato, almeno dal punto di vista del traffico globale di container, un anno decisamente meno negativo di quanto si potesse immaginare in primavera. Il consuntivo del 2020 registra un calo rispetto all'anno precedente pari al 6,4%, per un totale di 2.498.850 movimentati negli scali del sistema. Nello scorso anno, oltre alla pandemia e agli effetti che essa ha prodotto nel tessuto economico di riferimento, fra i principali eventi che hanno rappresentato un elemento di rilievo per il sistema portuale del Mar Ligure occidentale va sicuramente ricordato l'avvio a Febbraio dell'attività nei due nuovi terminal di Vado Gateway, operato congiuntamente da APM Terminals e Cosco, e ad Ottobre del Genoa Mediterranean Gateway (Calata Bettolo), gestito dal gruppo Msc. Mentre per quanto riguarda il terminal di Calata Bettolo i volumi movimentati non hanno rappresentato quantitativi estremamente significativi (10.316 teu), anche in virtù dell'inizio delle attività su una porzione limitata del piazzale e della banchina disponibili, presso la piattaforma di Vado sono stati movimentati oltre 90.000 teu, grazie alla concentrazione dei servizi per il Medio Oriente di Maersk e l'apertura di un servizio shuttle settimanale di collegamento col Pireo, che è l'hub principale di Cosco nel Mediterraneo. In controtendenza con lo scenario complessivo del traffico containerizzato, la movimentazione di merci via ferrovia da e verso l'hinterland degli scali del sistema portuale ha registrato nel 2020 un incremento di volumi pari al 4.0% rispetto all'anno precedente. Il numero di container trasportato è, perciò, di 323.075 teu su base annua, movimentati su 7.877 treni e 132.727 carri. A contribuire maggiormente alla crescita dei traffici contribuiscono primariamente il polo di Genova Prà, che vede crescere il numero di treni (da 4.434 a 4.705) e Vado Gateway, che, in linea con le intenzioni espresse in fase di avvio delle attività, nonostante le difficoltà della congiuntura, ha comunque movimentato su ferrovia oltre 25.000 teu, pari al 27,8% del totale dei volumi del terminal. Nel 2020 i container trasportati via ferro hanno rappresentato il 14,5% del totale dei container gateway movimentati in entrata e uscita dagli scali del sistema: il

The screenshot shows the website interface for 'AGENZIA MARIITIMA ALDO SPINCHI SRL'. The main headline is 'Traffico container a Genova e Savona' with a sub-headline 'In calo rispetto all'anno precedente pari al 6,4%'. Below the headline is a date '12/01/2021 12:00' and a 'Redazione' tag. There is a large image of a port terminal with cranes. To the right, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' section with a form for name and email. Below that, there is a 'ULTIME' section with several small article thumbnails and titles like 'Giulia Ferrero verso Intesa Authority - Corap', 'Fiscalisti partecipa al progetto SEA Defence', 'Traffico container a Genova e Savona', and 'Nasce la Zona Franca Doganale Interattiva'. At the bottom, there is a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI'.

rail ratio (rapporto fra container via ferrovia e totale dei volumi marittimi) è risultato quindi in decisa crescita rispetto al 2019 (13,4%) e sostanzialmente pari al 2017 (14,4%), ultimo anno in cui si era riuscita a garantire una continuità operativa sulle linee lungo tutto l'arco dei dodici mesi.



Genova ancora leader dei porti italiani: Il Covid colpisce meno del previsto / L'analisi

Genova Finisce meglio di quanto era stato previsto in primavera. Il primo porto italiano perde volumi, ma sono meno di quanto si aspettasse. Genova (e Savona) mettono in archivio il 2020 con un calo del 6,4% del traffico container (-4,9% per la merce containerizzata) e arriva a sfiorare i 2,5 milioni di teu. Lo annuncia la stessa Authority con il bilancio di fine anno. Nel contesto portuale italiano, data anche l'omogeneità con cui la pandemia ha colpito il nostro Paese, il traffico commerciale del sistema portuale del Mar Ligure Occidentale ha registrato 58.456.508 tonnellate, pari al -14,2% rispetto al 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5%. Ciononostante, l'AdSP MaLO mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 di TEU movimentati nell'anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale, sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020.



Shipping Italy

Genova, Voltri

Tutti i numeri del porto di Genova nel 2020: i container pieni calano solo del -3,8%

L'Autorità di sistema portuale del mar Ligure Occidentale ha pubblicato le statistiche ufficiali dei traffici relative al 2020 dalle quali emerge che le tonnellate di merce imbarcate e sbarcate sono state 58.456.508, pari a un -14,2% rispetto al 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico: dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5%. Ciononostante l'AdSP che governa gli scali di Genova e Savona sottolinea di aver mantenuto il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 di Teu nell'anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale, sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020. I traffici containerizzati Palazzo San Giorgio, nel suo report sulle statistiche del 2020, sottolinea che nella seconda metà dell'anno, seppure in ritardo rispetto allo scenario globale, i volumi sono tornati a crescere anche ben oltre i livelli di traffico del 2019 (+4,5% nel quarto trimestre). Il consuntivo del 2020 registra perciò un calo rispetto all'anno precedente pari al 6,4%, per un totale di 2.498.850 movimentati negli scali del sistema. Da notare che il risultato relativo alla movimentazione di container pieni è stato impattato in maniera minore (-3,8%). A subire maggiormente, invece, è stata la movimentazione di vuoti, che ha sofferto principalmente dell'andamento molto negativo delle esportazioni nei mesi primaverili ed è invece tornata a crescere nel corso dell'ultimo trimestre (+4,3%). L'attività di transhipment, inoltre, anche a causa della revisione dei servizi marittimi occorsa nel corso dell'anno, ha subito una brusca contrazione pari al 10,2% (285.717 Teu). Il peso complessivo del trasbordo si riduce, quindi, ulteriormente passando all'11,4% nel 2020. Il sistema del Mar Ligure Occidentale rimane, fra i porti principali del Mediterraneo e anche del Northern Range, quello in cui il trasbordo incide meno rispetto al totale dei volumi. Merce convenzionale Il traffico di merce convenzionale (rotabili e merci varie) ha chiuso il 2020 movimentando circa 13,2 milioni di tonnellate, un risultato in forte calo rispetto a quello dell'anno precedente. Più nel dettaglio il traffico di rotabili ha chiuso l'anno con un vistoso calo pari all'11,5% rispetto alle performance registrate nel corso del 2019. Il periodo peggiore per questa tipologia di traffico è stato quello dei mesi coincidenti con il lockdown iniziato a marzo, mentre dopo il mese di luglio la contrazione si è mostrata decisamente più contenuta chiudendo l'ultimo quarto dell'anno con un calo del 3,4% si legga nel report della port authority. Il bacino di Sampierdarena ha mostrato un calo annuo più contenuto (-8,4%) in termini di tonnellate, mentre i porti di Savona e Vado Ligure hanno registrato una contrazione più significativa pari al 17,8%. Le ragioni di questa discrepanza tra i due scali sono prevalentemente legate alla forte specializzazione del porto di Savona nel trasporto di auto, un settore particolarmente penalizzato dal blocco delle attività e dei consumi a seguito del lockdown spiega l'AdSP. I traffici di prodotti metallici hanno mostrato un deciso calo con una decrescita annua del 32,9% nel porto di Genova e del 50,7% in quello di Savona, mentre i prodotti forestali mostrano andamenti divergenti tra i due scali con Genova in crescita del 43,7% e Savona in diminuzione del 10,0%. La frutta movimentata nel porto savonese ha chiuso l'anno con una lieve flessione del 3,4% rispetto al 2019. Rinfuse liquide Nel corso del 2020 gli oli minerali hanno subito un calo del 23,0%, chiudendo l'anno con una movimentazione pari a circa 16 milioni di tonnellate (10,1 nello scalo di Genova e 5,9 in quello di Savona-Vado Ligure). Le altre rinfuse liquide riportano



Shipping Italy

Genova, Voltri

cali più contenuti contrastanti con un calo dei traffici di oli vegetali e vino del 4,4% e una maggiore decrescita dei prodotti chimici (-13,2%). Rinfuse solide Le rinfuse solide movimentate nel 2020 a livello di sistema mostrano un significativo calo (-30,5%). I traffici dello scalo di Genova hanno chiuso l'esercizio a 594 mila tonnellate, pari a un calo del 5,7%, mentre lo scalo di Savona mostra una contrazione decisamente maggiore con un calo del 36,8% che lo porta a chiudere l'anno a circa 1,6 milioni di tonnellate movimentate rispetto ai quasi 2,5 milioni movimentati nello stesso periodo del 2019. Funzione Industriale L'AdSP del Mar Ligure Occidentale spiega che gli effetti della pandemia da Coronavirus si sono riflessi anche sul mondo dell'acciaio italiano con una forte flessione della produzione a marzo e ad aprile, tuttavia nel mese di dicembre il comparto industriale ha registrato un brillante recupero del +60,4% che conduce la performance del quarto trimestre a un +16,4%, in netta controtendenza rispetto all'andamento dei trimestri precedenti, lasciando ampio spazio a previsioni ottimistiche per il mercato siderurgico e al possibile avvio di una nuova fase macroeconomica di recupero sul lungo termine. Ciononostante, il volume complessivo del 2020 segna un -32,1% equivalente a 621.247 tonnellate in meno rispetto all'anno precedente. Traffico passeggeri Nonostante la sospensione delle attività crocieristica che ha causato una flessione complessiva dell'89,9% (con ben 1,8 milioni di passeggeri in meno rispetto al 2019), l'AdSP del Mar Ligure Occidentale si è confermata il primo sistema portuale per traffico crocieristico nel 2020, con una quota pari al 31% del totale dei crocieristi movimentati in Italia. Il traffico dei traghetti ha invece subito complessivamente una contrazione del 47% rispetto all'anno precedente, con 1,2 milioni di passeggeri movimentati in meno.

TrasportoEuropa

Genova, Voltri

La Covid taglia del 10% i container nel porto di Genova

Il coronavirus ha interrotto la crescita del sistema portuale genovese nella movimentazione di container. I dati comunicati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale mostrano che nel 2020 i terminal genovesi hanno movimentato 2.352.769 teu, a fronte dei 2.615.375 teu dell'anno precedente, ossia una flessione del dieci per cento. È un valore che non sorprende, perché la pandemia di Covid-19 ha ridotto il traffico delle portacontainer tra Asia ed Europa e lo mostrano gli stessi dati dell'Asp, secondo cui le navi cellulari arrivate nello scalo ligure sono calate del 17,9%. In una nota, l'Autorità portuale spiega che 'i porti cinesi hanno registrato per primi un crollo nelle movimentazioni in concomitanza con il blocco della produzione industriale e delle attività logistiche. In Europa la flessione delle movimentazioni è iniziata a fine febbraio ed è proseguita a marzo, per acuirsi nei mesi successivi, a seguito dell'introduzione delle restrizioni alle attività economiche decise da tutti i governi nazionali'. © TrasportoEuropa - Riproduzione riservata



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

logistica e treni

Logtainer, alleanza merci Italia-Svizzera

Accordo con l' elvetica Hupac per raddoppiare il trasporto su treno dai porti del Nord

Nataschia Ronchetti

Oggi in Italia le merci che viaggiano su treno sono circa il 15% del totale. Una quota destinata ad aumentare, e ad avvicinarsi a quell' oltre 20% raggiunto da altri Paesi europei come la Svizzera o la Germania, con l' accordo tra il gruppo reggiano Logtainer e la multinazionale svizzera Hupac. Ora il **porto** di **Genova** dispone di un solo collegamento ferroviario alla settimana con Basilea. L' obiettivo è di arrivare a collegamenti giornalieri nel 2022. Non solo dall' hub portuale genovese ma anche dagli altri porti del Tirreno, da quello di La Spezia a quello di Livorno. «Vogliamo permettere ai nostri hub - dice Guido Nicolini, amministratore delegato di Logtainer - di usufruire di collegamenti di carattere misto, su ruote e su ferro, con servizi che consentano di raggiungere direttamente l' Europa». Già entro il primo semestre di quest' anno saranno attivati due collegamenti settimanali dal Tirreno a Basilea. L' anno prossimo, a regime, dovrebbero già avere una frequenza giornaliera. E, non è escluso, anche con nuove destinazioni, nel Sud della Germania. Tanto da poter raggiungere, in base al piano messo a punto dalle due aziende, un volume di traffico di merci, nell' arco di due o tre anni, pari a 150mila teu, che equivalgono a circa 120mila container. Logtainer, che ha la propria sede a Rubiera, in provincia di Reggio Emilia, è uno dei principali operatori italiani della logistica. Un' azienda che ha il proprio core business nel trasporto su ferro (una media di 200mila container su un totale di 237mila), con il primato della movimentazione sulla rete ferroviaria commerciale italiana. Con oltre 6mila treni all' anno collega alcuni dei principali porti italiani (è presente a **Genova**, La Spezia, Vado Ligure, Livorno e nei principali nodi del trasporto intermodale del Nord Italia, in Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna) con le maggiori aree produttive del Paese. Il gruppo Hupac, che ha sede a Chiasso e sviluppa un fatturato di circa 650 milioni, è invece il principale gestore di rete intermodale europeo. Fondato nel 1967, è costituito da 23 società con sedi operative nell' Europa Occidentale, in Polonia, in Russia e in Cina. Ogni giorno la sua offerta comprende 150 treni con collegamenti tra le principali aree economiche europee, ma anche verso l' Estremo Oriente. «L' operazione - spiega Nicolini - non dovrebbe solo spingere lo sviluppo dei porti commerciali del Tirreno, porterà anche notevoli vantaggi ambientali, con l' abbattimento delle emissioni in atmosfera di anidride carbonica». Attualmente la maggior parte delle merci destinate ai Paesi d' oltralpe non transita dai porti italiani. Di fatto solo l' hub portuale di Trieste, per la sua ubicazione geografica, ha collegamenti frequenti con il mercato internazionale, a partire dall' Austria per arrivare all' Est Europa. Gli altri hub nazionali risentono della fortissima concorrenza dei grandi porti del Nord Europa, tra Rotterdam, Amburgo e Anversa. L' intesa Logtainer-Hupac dovrebbe beneficiare del completamento dei lavori del Terzo valico ligure, che oltre a imprimere una spinta al traffico ferroviario aprirebbe anche alla possibilità di trasportare container speciali. «Negli ultimi anni anche in Italia c' è stata una forte accelerazione del trasporto su ferro delle merci - prosegue Nicolini -. Ma resta ancora molta strada da fare. Mentre in Europa è possibile trainare un treno con un carico di 2mila tonnellate in Italia ancora adesso possiamo arrivare al massimo a 1.300». © RIPRODUZIONE RISERVATA.





Logtainer e Hupac: accordo per sviluppare una rete intermodale tra porti liguri, Svizzera e Germania del Sud

Milano Sviluppare una rete intermodale tra i porti Liguri, la Svizzera e la Germania meridionale: è questo l'obiettivo dell'accordo di collaborazione stretto a fine gennaio 2021 tra Logtainer e Hupac. Entrambi gli operatori uniranno i rispettivi punti di forza, a vantaggio di un mercato intercontinentale che in misura sempre maggiore punta sulla modalità green offerta dal trasporto ferroviario. Grazie alla condivisione delle proprie esperienze di sviluppo commerciale ed operativo, Logtainer e Hupac intendono integrare le proprie reti, offrendo così al mercato marittimo intercontinentale soluzioni veloci ed affidabili ad alta frequenza. La rete di trasporti valorizzerà ulteriormente i porti liguri che beneficeranno di un aumento di collegamenti nazionali e internazionali, a tutto vantaggio della filiera economica coinvolta. La collaborazione, nelle aspettative di Logtainer e Hupac, produrrà un incremento di interesse per il trasporto ferroviario e contribuirà al modal shift con trasporti eco-sostenibili dai porti liguri alla Pianura Padana e attraverso le Alpi fino a raggiungere gli importanti cluster industriali della Svizzera e della Germania meridionale, comunicano in una nota del due società. Il completamento delle opere ferroviarie sul territorio italiano, comprese le opere di ultimo miglio dei porti previste dal piano Italia Veloce, permetteranno un forte incremento del traffico ferroviario. L'accordo con Hupac, dice Guido Nicolini, amministratore delegato di Logtainer, permetterà ai nostri clienti e partner di sviluppare e incrementare i traffici destinati oltre le Alpi che attualmente non transitano dai porti italiani. Grazie alla sinergia tra Hupac e Logtainer saranno intensificati i traffici ferroviari andando incontro alle esigenze del mercato con significativi vantaggi ambientali in termini di risparmi di CO2



Shipping Italy

Genova, Voltri

Alleanza tra Hupac e Logtainer per sviluppare nuovo traffico intermodale container dai porti liguri

Logtainer e Hupac hanno stretto una nuova alleanza che ha lo scopo di sviluppare il traffico intermodale tra i porti liguri, la Svizzera e la Germania meridionale. Al momento la collaborazione consiste nell'integrazione delle rispettive offerte, già esistenti, dal punto di vista commerciale, con l'obiettivo anche di svolgere un'azione di convincimento verso il mercato e indurlo ad avvalersi delle infrastrutture liguri anziché rivolgersi ai porti del Nord Europa spiega a SHIPPING ITALY l'amministratore delegato di Logtainer, Guido Nicolini. L'accordo con Hupac permetterà ai nostri clienti e partner di sviluppare e incrementare i traffici destinati oltre le Alpi che attualmente non transitano dai porti italiani. Grazie alla condivisione delle proprie esperienze di sviluppo commerciale e operativo, Logtainer e Hupac intendono integrare le proprie reti, offrendo così al mercato marittimo intercontinentale soluzioni veloci e affidabili ad alta frequenza fanno sapere ancora i protagonisti. La rete di trasporti valorizzerà ulteriormente i porti liguri che beneficeranno di un aumento di collegamenti nazionali e internazionali, a tutto vantaggio della filiera economica coinvolta. La collaborazione, secondo le aspettative delle due aziende, produrrà inoltre un incremento di interesse per il trasporto ferroviario e contribuirà al modal shift nei traffici dai porti liguri alla Pianura Padana e attraverso le Alpi fino ai cluster industriali della Svizzera e della Germania meridionale. Traffici che, va detto, sono rimasti sostanzialmente stabili anche in un anno complicato come il 2020. L'operatore intermodale Hupac ha svelato oggi di avere gestito complessivamente durante lo scorso anno l'equivalente di 1.014.686 spedizioni stradali (o 1.913.000 Teu), un volume inferiore solo dello 0,9% a quello del 2019. In particolare i transiti via Svizzera sono calati del 2,3%, per effetto della pandemia, ma dopo un declino significativo nel periodo aprile giugno, nella seconda metà del 2020 sono tornati ai livelli dell'anno precedente.



Scontro sulla Torre Piloti. M5S: "Basta un tablet". Lega: "Non un videogame"

Scontro sulla Torre Piloti. M5S: Basta un tablet. Lega: Non ? un videogame

GENOVA - La nuova torre piloti di **Genova** diventa oggetto di scontro politico in consiglio comunale: il sasso lo ha lanciato Stefano Giordano, Movimento 5 Stelle, che ha sollevato dubbi sulla reale utilità dell'opera. "Il **porto** di **Genova** sta operando ormai da 8 anni senza la Torre Piloti, tragicamente crollata nel 2013 - dice Giordano - la navigazione non pare aver subito ostacoli, anzi in **porto** sono approdate addirittura navi con dimensioni maggiori rispetto al passato. Serve davvero la nuova torre? Sappiamo - prosegue Giordano - che la gara per la ricostruzione della torre, con progetto donato da Renzo Piano, se l'è aggiudicata la società Cimolai con un ribasso del 22,22%, per un importo che supera i 14 milioni di euro. La domanda a questo punto sorge spontanea: non sarà il caso di fare un'analisi costi-benefici? Alla Superba serve davvero una struttura di 2500 metri cubi di calcestruzzo e 60 di acciaio? Nel 2021, abbiamo davvero bisogno di salire in cofa? Non basta un computer o un palmare per dirci cosa sta facendo una nave e dove sta andando?". Ai dubbi di Giordano risponde in coro il gruppo consiliare della Lega: "Pensavamo di averle sentite tutte dal 'partito del No', ma riescono sempre a sorprenderci. Il consigliere comunale grillino Giordano ritiene superflua la nuova Torre Piloti nel **Porto** di **Genova**, per lui gestibile da un telefono come fosse un videogame. Si tratta di una centrale operativa, come la torre di controllo degli aeroporti visto che svolge compiti analoghi. Il principale è garantire la sicurezza delle manovre a mare. Il consigliere grillino quindi farebbe a meno della guida per le navi in entrata e uscita dal **porto**, operazioni che richiedono l'esperienza e la competenza di un essere umano coadiuvato dai supporti elettronici. Il M5s parla come se la Torre Piloti fosse una mera speculazione edilizia. Anche se pur di mantenere la poltrona fanno finta di essere moderati, i grillini restano sempre quelli del 'No' a prescindere quando si tratta di infrastrutture necessarie per il progresso del Paese".



Rimodernamento del Cristoforo Colombo di Genova: al via i lavori in aeroporto

I lavori prevedono un nuovo padiglione che darà più spazio ai servizi e alle aeree commerciali della struttura, con impianti innovativi e sostenibili.

Il 20 agosto 2020 l' ENAC , l' Ente Nazionale per l' Aviazione Civile, ha approvato il progetto definitivo per l' ammodernamento dell' aeroporto Cristoforo Colombo di Genova . I lavori prevedono un nuovo padiglione che darà più spazio ai servizi e alle aeree commerciali della struttura, con impianti innovativi e sostenibili. La spesa complessiva dell' ammodernamento sarà di circa 20 milioni di euro, un costo necessario per garantire un' accoglienza migliore possibile a chi ama così tanto il capoluogo **ligure**. 11 milioni di euro sono stati stanziati dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** , un piano che prevede un programma straordinario di investimenti. Questo mira a collegare l' aeroporto con la città di Genova e auspica ad una ripresa del porto. Il lavoro di ammodernamento e ampliamento sarà diviso in due fasi cruciali. Prima fase L' aerostazione esistente, di circa 15.000 metri quadrati, subirà diversi interventi significativi. Questo includerà la ristrutturazione degli ascensori, dell' area Vip e dei bagni, la sostituzione della segnaletica , il rifacimento dei pavimenti e un ammodernamento dell' intero impianto di climatizzazione. Per i passeggeri con disabilità è prevista la creazione di una nuova sala a loro disposizione. Nella zona degli ex ristoranti verranno collocati nuovi uffici e sale meeting all' avanguardia. Seconda fase L' ala est del terminal verrà incrementata di circa 5.500 metri quadrati. Questo permetterà la realizzazione di un nuovo impianto di smistamento dei bagagli , un incremento delle attività commerciali nella zona degli imbarchi e un significativo aumento delle corsie preposte al controllo radiogeno . Il progetto ha avuto la consulenza di Airport Development Engineering & Trading Sa. Nuovo impianto radiogeno In piena conformità con la nuova normativa europea in termini di sicurezza nella gestione bagagli , il nuovo impianto radiogeno risulterà essere il fiore all' occhio dell' aeroporto di Genova. L' apparecchio pesa 14 tonnellate ed entrerà presto in funzione, permettendo una migliore gestione dei bagagli in stiva. Ammodernamento dell' aeroporto: gli obiettivi L' obiettivo principale dell' ammodernamento è quello di migliorare la funzionalità e la qualità del traffico passeggeri. La progettazione nel 2019 era partita con i migliori auspici e con dati molto positivi, se si pensa al numero di passeggeri ospitati. Sono state 1,5 milioni le persone che hanno deciso di partire dal Cristoforo Colombo, con un tasso di crescita del 5,5% rispetto al 2018. A causa della pandemia, per tutti gli aeroporti nazionali, il 2020 si è rivelato un anno veramente nero: sono stati 385.084 i passeggeri movimentati nello scalo genovese. Un calo davvero notevole, superiore al 70%, leggermente inferiore in paragone con gli altri aeroporti italiani. Un buon risultato è stato raggiunto dalla compagnia Volotea , la quale ha trasportando quasi 200.000 passeggeri sulle sue dieci rotte. Progetto Gate Scendendo dall' aeroporto, sarà possibile salire a bordo di una moderna cabinovia e raggiungere in pochi minuti la ferrovia . Questo renderà possibile spostarsi in ogni parte di Genova o in altre bellissime città liguri. Nella linea ferroviaria Genova-Ventimiglia è in programma l' aggiunta di una nuova fermata dal nome Aereoporto-Erzelli : una soluzione di trasporto già adottata in molte città del mondo. Uno sguardo verso il futuro Dal 2021, i nuovi Airbus A319 faranno base a Genova, consentendo di aumentare la capacità di trasporto del 25% per ogni volo e rendendo possibile un' esperienza di volo veramente piacevole. Con un raggio di 3.500 km, mille in più rispetto agli attuali B717, sarà possibile servire tratte molto più lontane rispetto a quelle attuali. Gli A319 strizzano l' occhio anche



all' ambiente con le tecnologie eco-friendly che producono meno emissioni di gas serra bruciando meno carburante. In un anno colpito dalla pandemia, l' aspetto più apprezzato da ogni passeggero sono i filtri ospedalieri



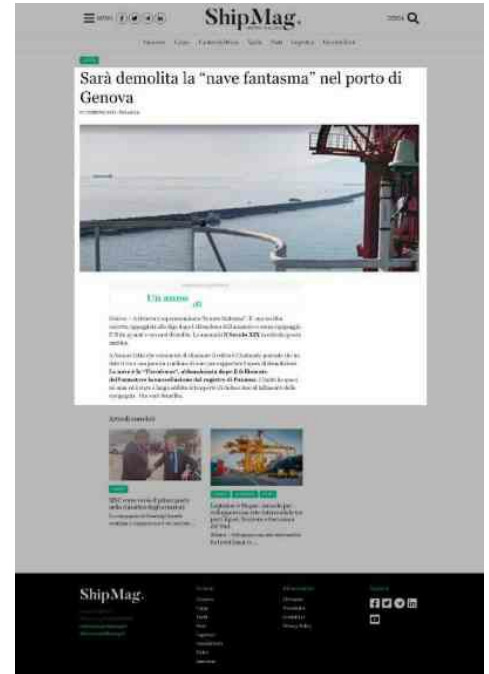
Sanremo News

Genova, Voltri

di cui gli A319 sono dotati, in grado di trattenere il 99% di virus e batteri con i quali si potrebbe venire a contatto a bordo. Un aspetto che farà sentire ogni passeggero al sicuro durante il proprio volo. Commenti delle autorità Paolo Emilio Signorini , presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha dichiarato che, in un momento così delicato della storia, Genova dimostra la sua forza. Ha poi aggiunto che tutte le decisioni sono state prese per il futuro della città e della regione. Nonostante il Covid-19, sarà fatto di tutto per concludere i lavori nei tempi stabiliti. Un segnale forte in un momento così delicato. Piero Righi , Direttore Generale dell' Aeroporto di Genova, si è espresso sull' importanza di questo investimento, ritenendolo un messaggio di fiducia e di volontà di rilancio, nonostante la pesante crisi causata dalla pandemia. Rimane una priorità quella di assicurare tempi rapidi. Il risultato finale sarà garantire un aeroporto più bello, accogliente e funzionale che sia in grado di rispondere, nella migliore delle maniere, alle esigenze delle compagnie aeree e dei passeggeri. Parcheggio in aeroporto Non sono previsti interventi sul parcheggio aeroporto di Genova che resta, pertanto, strutturato come di consueto. Grazie ad un accordo tra l' aeroporto e la società Quick no problem parking , sono possibili notevoli risparmi sulla sosta. Prenotando online, l' utente può avere uno sconto del 20% e potrà parcheggiare in una zona distante solo 400 metri dal terminal, con la possibilità di usufruire di una navetta gratuita . L' ampliamento e l' ammodernamento dell' aeroporto è un' opportunità per la città di Genova di dimostrarsi al mondo intero più competitiva e accaparrarsi il ruolo di punto centrale nel Mediterraneo. L' intervento realizzerà il nuovo fabbricato su tre livelli e si concentrerà sull' area degli imbarchi. Per il progetto è stato scelto lo studio di architettura e ingegneria One Works di Milano. L' ammodernamento e l' ampliamento dell' aerostazione aggiungerà all' aeroporto 5.000 metri quadrati e la parte già esistente verrà migliorata, rendendo il Cristoforo Colombo uno degli aeroporti più efficienti. Molti nuovi servizi aggiuntivi saranno inclusi al costo di 20 milioni di euro.

Sarà demolita la nave fantasma nel porto di Genova

Genova A Genova è soprannominata la nave fantasma. E' una vecchia carretta, appoggiata alla diga dopo l'abbandono dell'armatore e senza equipaggio. E' lì da 15 anni e ora sarà demolita. Lo annuncia Il Secolo XIX in edicola questa mattina. A firmare l'atto che consentirà di eliminare il relitto è l'Authority portuale che ha dato il via a una gara da 1 milione di euro per supportare l'opera di demolizione. La nave è la Theodoros, abbandonata dopo il fallimento dell'armatore la cancellazione dal registro di Panama. L'unità ha quasi 60 anni ed è stata a lungo adibita al trasporto di rinfuse sino al fallimento della compagnia. Ora sarà demolita.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, addio alla nave fantasma. La Theodoros sarà demolita

Genova - La nave fantasma del porto di **Genova** sarà demolita. Scomparirà nel nulla, tagliata in mille pezzi dopo essere stata abbandonata prima dal suo armatore e poi da tutti i membri dell' equipaggio. La decisione di smantellare l' unità - che per anni è stata ormeggiata accanto alla diga foranea e ora si trova nella zona delle riparazioni navali - è stata presa da Palazzo San Giorgio che ha pubblicato una gara europea da un milione di euro per demolire il cargo abbandonato ormai da circa 15 anni. La 'Theodoros', questo il nome della nave, è a tutti gli effetti un cargo che non esiste più dopo che alcuni anni fa, in seguito al fallimento della società a cui faceva capo, l' unità è stata pure cancellata dal registro navale panamense. L' imbarcazione, lunga oltre 60 metri, è stata costruita negli anni Sessanta dai cantieri francesi Ateliers et Chantiers de la Rochelle Pallice per trasportare olio, vino e rinfuse secche: l' unità ha navigato fino al 26 agosto 2007 quando il tribunale civile di **Genova** l' ha posta sotto sequestro perché la proprietà aveva troppi debiti. La nave, inoltre, secondo un rapporto della Capitaneria dell' anno successivo non aveva i requisiti minimi per la navigazione. A quel punto la 'Theodoros' è stata abbandonata prima dall' armatore e poi dalla proprietà, la 'Ivoire Shipping Corp', una società con sede a Majuro, nelle isole Marshall. Negli ultimi anni la Capitaneria ha scritto più volte a Panama ma senza risultati visto che il cargo per lo Stato americano non esiste più. L' aggiudicatario del bando, fanno sapere dall' Autorità di sistema portuale di **Genova**-Savona, avrà tempo 14 mesi dovrà essere iscritto «nel registro tenuto dalla Camera di commercio industria, artigianato e agricoltura oppure nel registro delle commissioni provinciali per l' artigianato per attività coerenti con quelle oggetto della presente procedura di gara» e anche «nella ' List of European ship recycling facilities ' di cui al Regolamento EU 1257/2013», un elenco di cantieri che rispettano severi requisiti, soprattutto di carattere ambientale, stilato dalla Commissione europea. La stima dei costi del servizio è stata fatta dal gruppo Rina che ha redatto il capitolato tecnico. Il cargo, nel 2019, a causa del vento e delle onde, aveva rotto un ormeggio rischiando di andare alla deriva senza equipaggio a bordo all' interno del porto. La nave era poi stata recuperata da alcuni uomini della Capitaneria e delle squadre dei Vigili dei fuoco, insieme agli ormeggiatori. In questi anni, periodicamente, squadre di sub hanno verificato le condizioni dello scafo. -

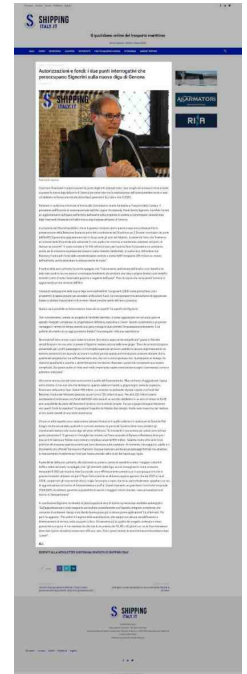


Shipping Italy

Genova, Voltri

Autorizzazioni e fondi: i due punti interrogativi che preoccupano Signorini sulla nuova diga di Genova

Coperture finanziarie e autorizzazioni da parte degli enti preposti sono i due scogli che ancora si trova a dover superare la nuova diga del porto di Genova per poter dire che la realizzazione dell'opera prenderà avvio e sarà completata nei tempi previsti dal piano Next generation Eu (vale a dire il 2026). Parlando in audizione informale di fronte alle Commissioni riunite Ambiente e Trasporti della Camera, il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, ha infatti fornito un aggiornamento sull'opera nell'ambito dell'esame della proposta di nomina a Commissario straordinario degli interventi infrastrutturali della nuova diga foranea del porto di Genova. A proposito del Dibattito pubblico che si è appena concluso (entro questo mese sono attese prima la presentazione della Relazione finale da parte del coordinatore del Dibattito e poi il Dossier conclusivo da parte dell'AdSP) Signorini ha già preannunciato in larga parte gli esiti del dibattito. A patire dal fatto che è emerso un orientamento favorevole alla soluzione 3, cioè quella che continua a mantenere un'entrata del porto di Genova da Levante. Il costo stimato è di 950 milioni di euro per la prima fase funzionale e noi pensiamo, anche per le intenzioni espresse dal Governo (dalla ministra De Micheli), di avere circa 700 milioni dal Recovery Fund e altri fondi delle amministrazioni centrali, e come AdSP di reperire 250 milioni su risorse dell'authority, anche attraverso la sottoscrizione di mutui. Il vertice della port authority ha anche spiegato che il documento preliminare dell'Analisi costi benefici ha dato esiti positivi ma ora sono in corso approfondimenti per produrre una vera e propria Analisi costi benefici tenendo conto di tutte l'esternalità positive e negative dell'opera. Pare di capire che verrà quindi corretta' e aggiornata la prima versione dell'Acb. I tempi di realizzazione della nuova diga sono stati definiti congruenti (2026 come prima fase) con i programmi di spesa previsti per accedere al Recovery Fund. Da cronoprogramma prevediamo di aggiudicare l'opera a ottobre di quest'anno e di avviare i lavori a marzo-aprile dell'anno prossimo. Questo sarà possibile se funzioneranno bene alcuni aspetti ha specificato Signorini. Noi consideriamo, avendo un progetto di fattibilità ben fatto, di poter aggiudicare con un'unica gara un appalto integrato complesso: la progettazione definitiva, esecutiva e i lavori. Questo ovviamente è un grosso vantaggio in termini di tempo avendo una gara in luogo di due com'era l'impostazione precedente. È un potente strumento di cui oggi possiamo dotarci ha proseguito nella sua esposizione. Nonostante l'anno scorso siano state introdotte procedure approvative semplificate grazie al Decreto semplificazioni ma non solo, a parere di Signorini restano ancora delle aree grigie: Dire che un'autorizzazione ambientale per i profili paesaggistici o il Consiglio superiore dei lavori pubblici si devono esprimere entro un termine perentorio non equivale ad avere il risultato perché queste amministrazioni possono ritenere che la qualità del progetto non sia sufficientemente alta, che non ci sono garanzie, ecc. Quindi parte un dialogo fra stazione appaltante e autorità o amministrazioni che devono rilasciare i pareri che ovviamente può essere complicato. Da questo punto di vista sarà molto importante capire come potranno agire i commissari, come si potranno attrezzare. Altro tema ancora non del tutto rassicurante è quello del finanziamento: Noi contiamo di aggiudicare l'opera entro ottobre, il che vuol dire che dobbiamo, quando avremo il bando a giugno-luglio, avere la copertura finanziaria della prima fase. Quindi 950 milioni. La ministra ha ipotizzato di poter coprire con fondi del Recovery Fund e del Ministero destinati ai porti circa 700 milioni di euro. Per altri 250 milioni stiamo ipotizzando di intervenire con fondi dell'AdSP sulla base di un servizio del debito in un arco di tempo di 20-25 anni assorbibile da parte dell'Autorità di sistema con le entrate proprie. Tra qui e giugno bisogna intervenire con questi fondi di copertura



Shipping Italy

Genova, Voltri

ha spiegato l'inquilino di Palazzo San Giorgio. Pochi mesi insomma per mettere al loro posto tasselli di una certa importanza. C'è poi un altro aspetto poco rassicurante (almeno finora) ed è quello sollevato in audizione da Edoardo Rixi (Lega) che ha domandato quali atti in concreto esistano da parte del Governo dove sono presenti gli stanziamenti dedicati alla nuova diga del porto di Genova. Al momento il documento più solido sono le linee guida presentate il 12 gennaio in Consiglio dei ministri sul Piano azionale di Ripresa e Resilienza dove per i due porti di Genova e Trieste sono indicati complessivamente 800 milioni. Sarebbe molto utile se le forze politiche sfruttassero quel documento per fare chiarezza sulle coperture. Al momento, che sappia io, quello è il documento più ufficiale ha risposto Signorini. Dunque mancano anche alcuni passaggi formali che attestino lo stanziamento di determinati fondi per l'opera prevista nello scalo del capoluogo ligure. Il presidente della port authority, alla domanda su come si pensa di assorbire a terra i maggiori volumi di traffico attesi dal mare, ha spiegato che gli interventi della diga, se noi immaginiamo come orizzonte temporale il 2026 per la prima fase funzionale, sono effettivamente coerenti con i cronoprogrammi che in questo momento abbiamo sia per il Terzo Valico (anche se abbiamo appena appreso che dal 2023 si va al 2024), sia per tutti gli interventi di ultimo miglio ferroviario e viario che sono stati attualmente appaltati o in via di aggiudicazione sul bacino di Sampierdarena e su Prà. Questi interventi, se guardiamo l'orizzonte temporale 2024-2025, dovrebbero garantire la possibilità di servire i maggiori volumi che lato mare arriverebbero nel bacino di Sampierdarena. In conclusione Signorini ha ribadito le preoccupazioni circa le norme sui necessari via libera autorizzativi: Sull'aggiudicazione è stato raggiunto un risultato soddisfacente con l'appalto integrato complesso che consente di contenere i tempi e sta dando buona prova già in alcune prime applicazioni ha affermato. Poi però ha aggiunto: Più critico è il regime delle autorizzazioni, che seppur con alcune semplificazioni e dimezzamento di termini, resta un punto critico. Ovviamente più la qualità del progetto è elevata e meno questo tema si pone. A me verrebbe da dire che lo strumento dei 30, 45 o 60 giorni con cui la Soprintendenza deve dare i pareri dovrebbe essere reso efficace, vero. Entro questi termini le amministrazioni dovrebbero dare i pareri. N.C.

«Grazie a Strata per il lavoro nell' Authority»

Dopo la nuova nomina nel Consiglio di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini ringrazia il consigliere uscente Mauro Strata. «Vorrei rivolgere un sincero ringraziamento a Mauro Strata per il lavoro svolto presso il Consiglio di Gestione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale in rappresentanza del Comune che in questi anni ha dato un proficuo sostegno alla realizzazione di progetti importanti in collaborazione con il Comune della Spezia. Grazie ai tre anni della sua rappresentanza del Comune nel Consiglio di Gestione, infatti, insieme al lavoro svolto in sinergia con l' ex Assessore alla portualità Anna Maria Sorrentino, l' Amministrazione ha potuto finalizzare alcuni atti fondamentali per dare un nuovo volto al fronte a mare della Città quale la formalizzazione del protocollo d' intesa per il waterfront e l' approvazione del documento di pianificazione strategica di **sistema** che persegue gli obiettivi primari della facilitazione delle procedure di pianificazione e dell' estensione territoriale delle aree di interazione fra il porto e il tessuto urbano. Il lavoro di Mauro Strata è sempre stato contraddistinto dalla sua grande competenza e impegno e sono certo ci potrà essere ancora una collaborazione continua nell' interesse della città».



Città della Spezia

La Spezia

Il ringraziamento del sindaco Peracchini a Mauro Strata

La Spezia - A seguito della nuova nomina nel Consiglio di Gestione dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale, il Sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini ringrazia il consigliere uscente Mauro Strata. "Vorrei rivolgere un sincero ringraziamento a Mauro Strata per il lavoro svolto presso il Consiglio di Gestione dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale in rappresentanza del Comune che in questi anni ha dato un proficuo sostegno alla realizzazione di progetti importanti in collaborazione con il Comune della Spezia. Grazie ai tre anni della sua rappresentanza del Comune nel Consiglio di Gestione, infatti, insieme al lavoro svolto in sinergia con l' ex assessore alla portualità Anna Maria Sorrentino, l' amministrazione ha potuto finalizzare alcuni atti fondamentali per dare un nuovo volto al fronte a mare della Città quale la formalizzazione del protocollo d' intesa per il waterfront e l' approvazione del documento di pianificazione strategica di **sistema** che persegue gli obiettivi primari della facilitazione delle procedure di pianificazione e dell' estensione territoriale delle aree di interazione fra il porto e il tessuto urbano. Il lavoro di Mauro Strata è sempre stato contraddistinto dalla sua grande competenza e impegno e sono certo ci potrà essere ancora una collaborazione continua nell' interesse della Città." Mercoledì 3 febbraio 2021 alle 12:20:51 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Città della Spezia

La Spezia

"Doppia beffa per i pescatori, intervenga Autorità portuale"

Confcooperative: "Canone concessioni aumentato del 700 per cento e ormeggi a pagamento".

La Spezia - "Come avvenuto per tutti i concessionari demaniali, anche per i pescatori spezzini il canone minimo delle loro concessioni è stato aumentato del 700 per cento. Infatti, con l' applicazione dell' art.100, comma 4 del decreto n. 104 del 14 agosto 2020 e delle successive circolari del Ministero, la misura minima di canone è passato da 362 euro a 2.500 a decorrere dal 1° gennaio 2021. Così lo Stato, per aiutare i pescatori a superare le difficoltà contingenti, ha corrisposto circa 1000 euro di ristori Covid e poi in netta contraddizione ha dato la mazzata di 2500 /annui che forse porterà facilmente alla chiusura delle loro attività. Tutto abbastanza assurdo e incomprensibile". Il grido arriva d Confcooperative, attraverso il vice presidente regionale ligure Anna Vivaldi. "I pescatori spezzini inoltre - prosegue - subiscono una seconda beffa perché, circa un anno fa, dopo decenni in cui il loro ormeggio era libero e gratuito secondo le ordinanze, prima della Capitaneria e poi dell' **Autorità Portuale**, hanno dovuto dal 2020 regolare i loro ormeggi con atto di concessione sottoponendosi così alla macchina burocratica che ha loro sottratto soldi per spese amministrative e soldi per il canone annuale, circa 1500 a peschereccio. Infatti, seguendo le indicazioni nazionali, l' **Autorità del Sistema Portuale (ex Autorità Portuale)** ha emanato l' ordinanza 105/19 che modifica la situazione precedente annullando le ordinanze A.P. 81/2013 e 33/2017 che riservavano gratuitamente gli spazi di ormeggio ai pescherecci. I pescatori, assecondati dall' impegno di Confcooperative che ha ottenuto l' applicazione del canone minimo in sostituzione dei 720 iniziali chiesti dall' ente porto, seppure con un po' do mugugno, hanno accettato l' imposizione. Questo però prevedeva, dopo le spese iniziali, un costo di circa 370 annui, che è sempre molto ma ovviamente non assimilabile agli attuali ingenti 2500 ". "Quest' aumento - continua Confcooperative - non è giustificato da nulla e non è sopportabile da parte di una categoria che è continuamente vessata da provvedimenti che ne riducono l' attività. Con il Fermo Pesca Obbligatorio, Fermo Pesca Aggiuntivo, condizioni meteo sfavorevoli e stop obbligatorio di sabato, domenica e festivi e incombenze amministrative, le nostre barche ormai riescono a pescare al massimo per 100 gg l' anno; veramente poco per mantenere famiglia, barca, equipaggio e oneri vari e senz' altro insufficiente per dare ai nostri concittadini il pesce fresco tanto richiesto, avvantaggiando così l' importazione. Il 31 dicembre 2020 è stata presentata una proposta di legge (atto Camera 2845) che potrebbe riordinare la materia delle concessioni demaniali per la pesca e risolvere il problema canoni, ma l' iter è lungo e considerando la situazione politica attuale il risultato è incerto. I pescatori non possono accettare questo canone e quindi rinunceranno alle concessioni. Questo provocherà tensioni e rimostranze e sarebbe opportuno evitarle. Confcooperative auspica quindi che l' **Autorità del Sistema Portuale** e il suo nuovo Presidente possano ripristinare la situazione precedente all' ordinanza 105/19 riprendendo la 81/13 e la 33/17, quantomeno per l' anno in corso in modo da attendere nuove e necessarie modifiche normative". Mercoledì 3 febbraio 2021 alle 14:46:46 Redazione.



A caccia di bombe sui fondali del porto Appalto da 2,4 milioni

Prima di procedere all'escavo Ap vuole bonificare Prevista anche una ricerca nella zona del terminal

Un bando da quasi 2,5 milioni di euro per andare a caccia di bombe nel canale Candiano. L' **Autorità portuale** di Ravenna nei giorni scorsi ha aperto la gara per la ricerca di ordigni bellici nei fondali del porto, un' operazione propedeutica all' avvio del dragaggio. Il bando è stato aperto a gennaio e il termine ultimo per l' invio delle offerte all' ente I dettagli dell' appalto L' appalto riguarda il "servizio di bonifica sistematica subacquea di tutte le zone del porto interessate dai futuri lavori di dragaggio all' interno del progetto di Hub **Portuale**". Si cercheranno in avamposto, su tutta l' asta del Candiano, nella Darsena San Vitale e a Largo Trattaroli dove è prevista la realizzazione del nuovo terminal container. Per quanto riguarda il nuovo piazzale di movimentazione dei contenitori, si dovrà procedere anche alla bonifica terrestre della zona. In particolare la società che bonificherà il canale andrà in questo caso ad indagare su una lingua di terra antistante il nuovo allineamento della futura banchina e la zona retrostante, per una larghezza di 50 metri ed un' altra striscia di terra della misura di sedici me tri. I termini dell' appalto L' azienda che si aggiudicherà l' intervento, che dovrà essere iscritta ad un apposito registro delle imprese specializzate in questa attività, dovrà sondare poco meno di tre milioni di me triquadri. Alcune zone sono state già oggetto, in passato di que sto tipo di bonifica tra il 2009 e il 2015. Dopo l' aggiudicazione dell' appalto andrà redatto un documento unico di "bonifica bellica sistematica subacquea" tenendo conto dell' analisi storica, della tipologia di fondale e di altri dati tecnici. Il piano dovrà essere poi approvato dal comando logistico della Marina Militare che si trova a Napoli. Secondo uno studio di Legambiente diffuso alcuni anni fa, sarebbero decine di migliaia le bombe che sono inabbisate in Adriatico, risalenti in gran parte alla seconda guerra mondiale. Solo nel mare antistante Pesaro, a pochi chilometri dalla Romagna, si troverebbero «4.300 bombe all' iprite e 84 tonnellate di testate all' arsenico».

ALESSANDRO MONTANARI



Valzer in vista ai vertici del porto Via Dello Iacono, arriverà Becce

Manca l'ufficialità ma l'operazione sarebbe in dirittura d'arrivo. In casa F2i sbarca un super manager

di Claudio Laudanna CARRARA Porto, grandi manovre all'orizzonte per la F2i: Paolo Dello Iacono potrebbe presto lasciare il timone e al suo posto sarebbe in arrivo Alessandro Becce. Ancora bisognerà attendere qualche settimana per l'ufficializzazione dell'avvicendamento, ma l'operazione sembra proprio essere ormai avviata e, una volta concretizzata, potrebbe rappresentare un'autentica svolta epocale per lo scalo marinaro. La F2i è il colosso dei fondi di investimenti che nel 2019 aveva acquisito la Porto spa di Enrico Bogazzi. Un'operazione da svariati milioni di euro che ha portato alla trasformazione della società marinella in 'F2i holding portuale spa', conservando tuttavia un forte legame con il passato visto che le redini della nuova società fino ad ora sono rimaste al braccio destro di Enrico Bogazzi, Paolo Dello Iacono, nel ruolo di amministratore delegato al fianco del presidente Umberto Masucci. Proprio quest'ultimo bolla il possibile avvicendamento solamente come «una voce» spiegando che «al momento non c'è nulla di concreto», ma intanto sotto traccia la partita sembra destinata ad andare avanti già nei prossimi giorni con Dello Iacono che, comunque, potrebbe restare in F2i con un importante ruolo sul territorio, lasciando al nuovo ad le funzioni più politiche e di rappresentanza. Il profilo di Alessandro Becce, d'altro canto, è di primissimo livello. Savonese, classe 1962, Alessandro Becce è amministratore delegato di Vecon spa - la società parte del gruppo Psa di Singapore, il maggiore operatore terminalistico del mondo con una trentina di porti gestiti nei diversi continenti - che dal 1988 possiede la concessione pluriennale sul terminal container di Venezia. In attesa di capire se questo cambio della guardia si concluderà e secondo quali tempistiche, sullo sfondo resta un'azienda che va avanti a gonfie vele e che negli ultimi anni ha rafforzato la propria posizione a Marina con importanti progetti. L'ultimo degno di nota è sicuramente quello che riguarda la sigla del protocollo per far crescere il porto con i project cargo del Nuovo Pignone e che Fhp ha siglato non solo con la multinazionale dell'oil & gas, ma anche con Regione Toscana, Comune e **Autorità portuale**. L'accordo consentirà, tra l'altro, al Nuovo Pignone di utilizzare gli spazi del piazzale città di Massa per l'assemblaggio e la movimentazione di moduli di grandi dimensioni. In questo modo il Nuovo Pignone potrà lavorare più vicino possibile al punto di sbarco delle forniture e di successivo imbarco del modulo una volta assemblato per raggiungere la destinazione finale via mare, mentre la concessionaria del piazzale, la Fhp, si occuperà di sbarco e movimentazione sviluppando una collaborazione che ha già portato a termine sedici moduli per un valore di alcuni miliardi di dollari. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

I nuovi schiavi del porto

Contratti da un turno, chiamata con mezz'ora di anticipo: stipendi da fame

«Non ci sentiamo neppure più uomini. E siamo senza dignità». Pensieri pesanti che arrivano da un livornese, cinquantenne e padre di due figli, che lavora a chiamata, con un contratto che dura solo un turno di sei ore e che è intestato non a una persona fisica ma a un numero. Con mesi in cui lui non guadagna neppure un euro. Si parla del **porto**. I tempi della Compagnia dei portuali di Livorno si sono sbiaditi e una parte degli addetti che lavora sulle navi viene reclutata tramite agenzia interinale. Ma quando arriva la chiamata? E per quanto tempo? È qui che purtroppo si apre una questione morale, di dignità, di sfruttamento, per portare a casa, alla fine, una media di 500, massimo 600 euro al mese che certo non può avere il nome di stipendio. ATERINI / A PAGINA 10.



Il Tirreno

Livorno

LAVORO E DIRITTI NEGATI. Stipendi da 600 euro al mese, quando va bene

Sfruttamento estremo Contratto per un turno

Il racconto di un portuale: «Mi chiamano anche solo mezz'ora prima di cominciare»

LUCIA ATERINI

«Non ci sentiamo neppure più uomini. E siamo senza dignità». Pensieri pesanti che arrivano da un livornese, cinquantenne e padre di due figli, che lavora a chiamata, con un contratto che dura solo un turno di sei ore e che è intestato non a una persona fisica ma a un numero. Con mesi in cui lui, il soggetto che corrisponde a una sequenza numerica, non prende neppure un euro. Parla per sé stesso e per i suoi colleghi, addetti di un settore che prima era caratterizzato da sacrificio fisico ma che aveva aspetti di privilegio per quello che guadagnavano e per la pensione che alla fine riscuotevano. Si parla del **porto**. Ora i tempi della compagnia dei portuali di **Livorno** si sono abbastanza sbiaditi e una parte degli addetti che lavora sulle navi viene reclutata tramite agenzia interinale. Ma quando arriva la chiamata? E per quanto tempo? È qui che purtroppo si apre una questione morale, di dignità, per portare a casa, alla fine, una media di 500, massimo 600 euro al mese che certo non può avere il nome di stipendio. Lui, il cinquantenne, che ha deciso di raccontarci la sua condizione di sfruttamento, (e del quale non scriviamo il nome per tutelarlo da eventuali ritorsioni, ndr) vive, di fatto, col telefono sempre accanto, visibile e bene in carica. In maniera quasi fobica. «Perché mi possono chiamare in qualsiasi momento - spiega - e se non rispondo subito passano a un altro e io perdo la possibilità di fare un turno». Una condizione da super precario che il cinquantenne spiega così: «Alla fine di ogni mese io fornisco la mia disponibilità a un'agenzia interinale, tutti i giorni a meno che non abbia impegni a cui non posso proprio rinunciare». Quest'ultima fa riferimento a una società, l'Alp (Agenzia per il lavoro in **porto**) per **Livorno**, che fornisce manodopera a tutte le imprese impegnate sulle banchine con personale diretto ma anche "somministrato". Ecco questa è la parola, quasi incomprensibile ma sempre più frequente ora, che identifica chi lavora per agenzie interinali. Addetti che hanno una condizione totalmente diversa rispetto a chi è dipendente della stessa Alp. Il nostro super precario, una volta data la disponibilità, aspetta e guarda il telefono soprattutto a metà mattinata e a metà pomeriggio. Sono questi gli orari in cui possono chiamarlo per un incarico che potrà iniziare anche dopo un'ora e mezzo: «Verso le 11 ci possono assegnare il turno delle 13,30 - racconta - e alle 5 del pomeriggio quello che inizia alle 7,30 la sera o per la mattina dopo». «Veniamo identificati con un numero - va avanti - mi arriva un whatsapp con scritto che il mio numero è stato avviato a un turno. Poi ricevo un secondo messaggio per sms in cui si ripete che il mio numero è stato avviato al turno per una determinata ditta e mi danno indicazioni su dove mi devo presentare. Poi ricevo una mail in cui c'è il contratto che devo firmare con un codice». Neppure mettendo il suo nome e cognome. Ma può succedere anche di peggio: «A volte ci arriva una chiamata diretta - dice - possono crearsi situazioni in cui c'è una necessità improvvisa e allora ci chiedono di coprire un turno». «E capita - va avanti - di partire anche sul momento perché non si può mai rinunciare». Senza guardare se si è fuori con la moglie, con i figli, a fare la spesa o una commissione. Niente, deve andare via subito. «La nostra disponibilità non è pagata - aggiunge - alla fine per un turno si guadagna 60 euro, se è di notte magari un po' di più. E in un mese se ne può fare anche solo uno». Ma ci sono anche molte altre cose che non gli vengono riconosciute: tipo malattie, ferie. E anche, come accade qualche volta, il tempo in più che rimane a fine



turno quando deve completare un lavoro. «Noi stiamo zitti, però...».



Il Tirreno

Livorno

Non solo: «In caso di infortunio sul lavoro, l' Inail ci viene riconosciuta al 60% perché siamo a tempo determinato». E su una nave, quando sono a caricare container, il luogo non è tra i più sicuri tra motrici che si spostano, polveri che si respirano. «Dobbiamo ancorarli alla nave e capita di salire dentro le gabbie, tenute da gru, quando bisogna andare a sbloccare i ganci sui container caricati in alto». «Non ci sentiamo nessuno - riprende - non abbiamo né libertà nelle nostre esistenze e né sicurezza. Abbiamo chiesto di avere una minima garanzia di lavoro per riuscire a portare a casa almeno mille euro al mese». «Non vogliamo la luna nel pozzo - riprende il portuale - purtroppo però ormai sono anni che viviamo in questa situazione e non si vedono margini di miglioramento. E le condizioni della nostre famiglie peggiorano. Abbiamo saputo di persone che erano così disperate che si sono fatte male volontariamente durante un turno di lavoro in modo tale da poter usufruire almeno dell' infortunio e contare su un migliaio di euro al mese». «Anche perché siamo qualificati - tiene a precisare - abbiamo fatto molti corsi di formazione e possiamo lavorare su qualsiasi banchina». Ma niente. «Nella mia famiglia ci sono stati molti portuali - va avanti ancora - mi ricordo bene di esserci stato tra loro da bambino. E forse per questo quando sei anni fa ho perso il lavoro che avevo in edilizia mi sono dato da fare per cercare di trovare un posto in porto. Ma così non si può continuare. I mesi che non guadagno niente o porto a casa solo 50 euro non riesco a guardare mia moglie. E i pensieri mi cascano addosso». --(1_ continua)© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

Presidente dell' autorità Portuale

La commissione Trasporti dà il via libera a Guerrieri

Si alla nomina dopo l' audizione in Senato, mentre a causa della crisi di governo la riunione della Camera slitta a mercoledì prossimo: Pd, M5s e Iv favorevoli

A.G. ;

LIVORNO. La crisi di governo almeno per il momento non sembra avere alcuna ripercussione sul futuro dei porti di Livorno e di Piombino. La nomina di Luciano Guerrieri a presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale è confermata dopo l' intesa sottoscritta da tempo dal presidente della Toscana Eugenio Giani con il ministero per le infrastrutture. Anzi nella giornata di ieri - seppur convulsa per il dibattito politico che si è acceso con l' incarico a Mario Draghi - il procedimento per la sua nomina ha compiuto un passo in avanti. Nella mattinata di ieri, infatti, la commissione Trasporti del Senato ha ascoltato in audizione Luciano Guerrieri e poi votato sulla sua conferma, esprimendo parere favorevole: dunque via libera da un ramo del parlamento. La riunione della commissione Trasporti della Camera, che dove votare dopo l' audizione, è stata invece rimandata a mercoledì prossimo, perché in seguito al conferimento dell' incarico di governo a Draghi i gruppi parlamentari di Pd e M5s sono riuniti dalle 14 per discutere degli sviluppi della crisi. Comunque la giornata ha registrato un passo avanti importante dal Senato e un rinvio di pochi giorni alla Camera, ma ovviamente non cambia niente rispetto al traguardo finale: M5s e Italia Viva alla Camera hanno confermato che voteranno favorevolmente sulla nomina di Guerrieri, insieme al Pd che si è già dichiarato convintamente d' accordo sul nome dell' ex sindaco piombinese. Dunque, nonostante la crisi di governo, la procedura di nomina dovrebbe avere solo un piccolo rallentamento. A.G. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Port News

Livorno

CP Livorno, Tarzia in pensione

Il Contrammiraglio Giuseppe Tarzia lascia la guida della Capitaneria di Porto di Livorno. Lo comunica lo stesso Ente, in una nota stampa in cui precisa che il prossimo nove febbraio il Direttore Marittimo della Toscana lascerà il servizio attivo per raggiunti limiti di età. A subentrargli sarà il Capitano di Vascello (cp) Gaetano Angora, proveniente dalla Direzione Marittima - Capitaneria di porto di Napoli dove ha rivestito l'incarico di Comandante in seconda. La cerimonia del 'passaggio di consegne', alla presenza del solo personale militare per le limitazioni imposte dall'emergenza sanitaria in atto, avrà luogo il 9 febbraio alle ore 10, presso la Stazione Marittima del porto di Livorno.

di Redazione Port News

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo » [M](#) [E](#) [D](#) [I](#) [A](#) [Q](#)



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

DIRIGENTI RESPONSABILI MARO CARRA



3 febbraio 2021 — News
Cambio ai vertici
CP Livorno, Tarzia in pensione
di Redazione Port News

Il Contrammiraglio Giuseppe Tarzia lascia la guida della Capitaneria di Porto di Livorno. Lo comunica lo stesso Ente, in una nota stampa in cui precisa che il prossimo nove febbraio il Direttore Marittimo della Toscana lascerà il servizio attivo per raggiunti limiti di età. A subentrargli sarà il Capitano di Vascello (cp) Gaetano Angora, proveniente dalla Direzione Marittima - Capitaneria di porto di Napoli dove ha rivestito l'incarico di Comandante in seconda. La cerimonia del 'passaggio di consegne', alla presenza del solo personale militare per le limitazioni imposte dall'emergenza sanitaria in atto, avrà luogo il 9 febbraio alle ore 10, presso la Stazione Marittima del porto di Livorno.

di Napoli dove ha rivestito l'incarico di Comandante in seconda.
La cerimonia del "passaggio di consegne", alla presenza del solo personale militare per le limitazioni imposte dall'emergenza sanitaria in atto, avrà luogo il 9 febbraio alle ore 10, presso la Stazione Marittima del porto di Livorno.

- Ambiente
- Autorità Portuali
- Canteristica
- navale
- Containership
- Coronavirus
- Crociere
- Commercia
- ESPO Europa
- GNL
- Infrastrutture
- Innovazione
- tecnologica
- Logistica Portuale
- Porto di Livorno
- Porto di
- Piombino
- Riforma portuale
- Delrio
- Rinfuse
- Liquide
- Shipping
- portuali
- Traffici

Porto Livorno: "sdoganamento a mare" anche per merci rinfusa

LIVORNO - Nel porto di Livorno è stato esteso dallo scorso mese di gennaio anche alle navi mono cliente che trasportano merci alla rinfusa (diverse da quelle sottoposte ad accisa) lo 'sdoganamento in mare', che già era operativo dal 2014 all'Ufficio delle dogane livornese solo per le merci in container. Ad annunciare, in una nota, l'ulteriore passo avanti per lo snellimento delle procedure e la velocizzazione dei traffici portuali è la stessa Agenzia delle Dogane. Dallo scorso mese di gennaio, per una durata di sei mesi, spiega nella nota, è stata avviata la sperimentazione della procedura doganale volta a snellire e velocizzare il traffico delle merci nelle aree portuali, che consente agli operatori (anche nel caso di merce alla rinfusa) di anticipare la presentazione del manifesto delle merci in arrivo e delle relative dichiarazioni doganali prima che la nave arrivi in porto, avvalendosi del sistema di monitoraggio della Capitaneria di Porto. L'iniziativa rientra tra le innovazioni procedurali che, intervenendo sulla tempestività e fruibilità delle informazioni, velocizzano i traffici commerciali in ambito portuale e sostengono lo sviluppo dei nostri porti.



Grimaldi punta sulla rotta greca Raddoppiano i traghetti Minoan

Da metà mese la compagnia aumenta le frequenze su Patrasso e Igoumenitsa. Potenziate le capacità di carico

L' ECONOMIA ANCONA Il porto al centro del nuovo tetris delle rotte per la Grecia. Il gruppo Grimaldi ha infatti messo in campo il rafforzamento dei collegamenti Ancona-Patrasso e Anona Igoumenitsa con il raddoppio delle navi attualmente impiegate, ovvero la Cruise Europa e Cruise. Questi traghetti, come annunciato dalla stessa compagnia di navigazione, da metà mese, saranno spostate nel Mediterraneo e in particolare sulla rotta Livorno-Olbia così da potenziare i collegamenti verso l' isola. Lo spostamenti di questi traghetti sull' asse Toscana-Sardegna non significherà un indebolimento del porto dorico. Tutt' altro. Lo scacchiere del gruppo Grimaldi prevede infatti il posizionamento nello scalo dorico di quattro traghetti, attualmente impegnati anche su Venezia. Due navi saranno impegnate su Patrasso mentre l' altra coppia andrà a coprire la rotta su Igoumenitsa. Con un aumento delle frequenze e un potenziamento anche per quel che riguarda la capacità di stiva, ovvero un aumento del trasporto di merci e mezzi che dovrebbe aggirarsi sul +30%. L' arrivo della nuova flotta comporterà un aggiornamento dell' orario arrivi-partenze dello scalo, ma l' operazione è stata studiata nei minimi dettagli nei mesi scorsi da tutti i soggetti interessati a partire dall' **Autorità portuale**. La scelta della compagnia Grimaldi-Minoan apre così un importante scenario anche per la crescita dei traffici sull' asse Ancona-Grecia. Asset messi a dura prova nei mesi scorsi dalla pandemia che ha fatto registrare un significativo rallentamento nel transito merci e passeggeri. Una flessione a cui ora i principali attori dei collegamenti marittimi rispondono con una serie di investimenti tra cui quello deciso dalla Grimaldi-Minoan che ha deciso di investire e puntare sullo scalo dorico raddoppiando i traghetti e aumentando la capacità di carico. Un ulteriore segnale di buona salute di cui gode lo scalo. Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

«Civitavecchia, asset strategico con Orte fermo da 50 anni»

L' AUDIZIONE Audizione congiunta ieri delle commissioni Trasporti e Ambiente della Camera dei Deputati per il neo commissario della Civitavecchia-Orte, Ilaria Coppa. La responsabile pianificazione trasportistica e classificazione della Rete Anas, è stata infatti indicata nelle scorse settimane come commissario strategico per completare i 18 chilometri mancanti (negli ultimi 50 anni ne sono già stati realizzati circa 60) della superstrada che collegherà il porto di Civitavecchia con il centro Italia, così come previsto dallo sblocca cantieri e dal dl semplificazioni. «Il completamento e la realizzazione di questi ultimi 18 chilometri di strada - ha spiegato nel corso di un intervento sintetico e riassuntivo l' ingegner Coppa ai deputati delle commissioni parlamentari - consentiranno effettivamente, oltre a connettere l' asse tirrenico con l' asse adriatico, anche a mettere in relazione i porti del Tirreno, in particolare il porto di Civitavecchia, con i porti dell' Adriatico, quindi Ancona, Ortona, nonché, per il tramite della E45, anche con la Venezia Mestre. Si tratta, come riconosciuto in vari atti governativi, di un' opera dalla valenza strategica, inserita nella legge Obiettivo e nelle reti Comprehensive del corridoio intermodale Ten-T. Il progetto va avanti da circa 50 anni ha spiegato il neo commissario ricordando come sugli ultimi 18 chilometri pesi un ricorso al Tar il cui pronunciamento è atteso per il 26 maggio - e purtroppo quest' ultima tratta ancora non ha visto luce, nonostante si siano avvicendate nel tempo una serie di proposte e soluzioni progettuali. Nel 2013, grazie alla collaborazione con l' **Autorità portuale**, è stato individuato il tracciato più fattibile, che nonostante il parere negativo del ministero dell' Ambiente, per il suo interesse pubblico ha avuto la procedura autorizzativa dalla presidenza del Consiglio dei Ministri. Senz' altro l' area su cui insiste l' opera è sensibile sotto tutti i punti di vista, fa parte della Rete Natura 2000, inoltre sull' area insiste la necropoli di Tarquinia. Ci sono altri tipi di emergenze di natura ambientale e paesaggistica ha concluso la Coppa che da qualche giorno si è già rimboccata le maniche per portare a dama il compito che le è stato affidato - che hanno reso l' attuazione dell' opera piuttosto complicata». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto, multato cargo di pecore e cavalli

L' OPERAZIONE Documenti irregolari costano una multa salata a tre trasportatori stranieri fermati dalla Polizia Stradale di Ladispoli appena sbarcati al porto di Civitavecchia. Si è trattato di trasporto di animali vivi che, va specificato, viaggiavano in buone condizioni. Sono piuttosto frequenti i controlli della Sottosezione in questo settore tanto che spesso in passato si è parlato dei trasporti fra Civitavecchia e Barcellona. Stavolta la sanzione è stata salatissima: 30mila euro di multa, un mezzo sottoposto a fermo amministrativo per tre mesi, con contestazione immediata di 22 sanzioni, riguardanti le pratiche di trasporto, irregolarità documentali e la mancanza di autorizzazioni. Gli agenti hanno chiesto la collaborazione diretta della Veterinaria della Asl Roma 4, con le verifiche iniziate nello scalo civitavecchiese e ultimate presso la stalla di sosta di Manziana autorizzata dal Ministero della Salute. Come prevedono le leggi sul trasporto degli animali infatti, questi devono essere fatti riposare e sgambare fuori dai mezzi di trasporto, prima della ripresa del viaggio. A bordo dei tir c' erano bovini, pecore e cavalli per un numero consistente di capi. Alessio Vallergera © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Adsp, il presidente Musolino convoca i rappresentanti della Royalton per il cantiere ex Privilege

CIVITAVECCHIA - La questione legata al futuro del cantiere ex Privilege Yard, nella zona nord del porto, sarà affrontata la prossima settimana a Molo Vespucci nel corso di un incontro tra il neo presidente dell' Autorità di sistema portuale **Pino Musolino** ed i rappresentanti della Royalton Konig, a due anni e mezzo dall' acquisizione e ad uno dalla firma della concessione. Il numero uno di Molo Vespucci, in questi giorni, ha voluto procedere ad una ricognizione della situazione, attraverso il lavoro degli uffici, per avere un quadro chiaro della situazione attorno al cantiere. Sempre la prossima settimana, l' 11 febbraio, è stato convocato il primo comitato di gestione che andrà ad affiancare la nuova governance. Una seduta convocata nonostante l' assenza ancora del delegato per Città Metropolitana, con l' amministrazione Raggi che ha deciso di ricorrere ad un avviso pubblico che ha come data di scadenza per la presentazione delle candidature il 15 febbraio prossimo. Al tavolo saranno invece presenti, oltre al presidente **Musolino** e al comandante del porto Francesco Tomas, il delegato della Regione Lazio Roberto Fiorelli, riconfermato dopo l' esperienza nel precedente board, e Emiliano Scotti, delegato del Comune di Civitavecchia. La riunione dell' 11 febbraio servirà per insediare ufficialmente il comitato e per procedere alla nomina del segretario generale, con **Musolino** che potrà così avere garantita la piena operatività dell' ente.



Adsp: il presidente Musolino convoca la Royalton

CIVITAVECCHIA - Il presidente dell' Adsp Pino Musolino, a seguito anche dell' ennesimo appello lanciato da Fiom e Cgil, sta già valuando con gli uffici quella che è la situazione attorno al cantiere ex Privilege Yard ed ha convocato per la prossima settimana i rappresentanti di Royalton/Konig, a due anni e mezzo dall' acquisizione e ad uno dalla firma della concessione. L' obiettivo del vertici dell' ente è quello di avere chiarezza sull' area e sulla

Ex Privilege: la prossima settimana incontro a Molo Vespucci. L' 11 febbraio si insedia il comitato di gestione Condividi CIVITAVECCHIA - Il presidente dell' Adsp **Pino Musolino**, a seguito anche dell' ennesimo appello lanciato da Fiom e Cgil, sta già valuando con gli uffici quella che è la situazione attorno al cantiere ex Privilege Yard ed ha convocato per la prossima settimana i rappresentanti di Royalton/Konig, a due anni e mezzo dall' acquisizione e ad uno dalla firma della concessione. L' obiettivo del vertici dell' ente è quello di avere chiarezza sull' area e sulla ripartenza effettiva del cantiere. Sempre la prossima settimana, l' 11 febbraio, si insiederà il nuovo comitato di gestione, nonostante l' assenza ancora del delegato per Città Metropolitana, con l' amministrazione Raggi che ha deciso di ricorrere ad un avviso pubblico che ha come data di scadenza per la presentazione delle candidature il 15 febbraio prossimo. Al tavolo saranno presenti, oltre al presidente **Musolino** e al comandante del porto Francesco Tomas, il delegato della Regione Lazio Roberto Fiorelli, riconfermato dalla Pisana, e Emiliano Scotti, delegato del Comune di Civitavecchia. La riunione dell' 11 febbraio servirà per insediare ufficialmente il comitato e per procedere alla nomina del segretario generale.



PRIMO PIANO

I PRIVATI? NON SONO BELZEBÙ COSÌ CONTRIBUIRANNO A RILANCIARE I NOSTRI PORTI

Annunziata, neopresidente dell' Autorità del Mar Tirreno: si agli investimenti delle imprese, all' ente manutenzione e controllo

Dopo l' esperienza alla guida del porto di Salerno, Andrea Annunziata è approdato al vertice dell' **Autorità portuale** del Mar Tirreno Centrale e ha subito chiarito la strategia che intende seguire per gestire al meglio l' hub di Napoli: aprire ai privati. Ma perché la presenza di investimenti a opera di società private è così importante? «Perché oggi il pubblico non ha più risorse e soprattutto non ne ha da investire in opere che poi saranno utili ai privati - spiega il neopresidente Annunziata - A questo punto è più ragionevole consentire all' imprenditore di spendere soldi per realizzare un progetto dal quale trarrà dei ricavi e far sì che il pubblico si concentri sulla manutenzione straordinaria o sulle opere nelle quali i privati non investirebbero mai». In altre parole, un "guadagno" per tutti: per la collettività che beneficerà di opere utili, per il porto che recupererebbe risorse da investire e per gli imprenditori che vedrebbero aumentare gli introiti. re». Oltre il recupero di risorse economiche, l' ingresso dei privati nelle attività portuali permetterebbe anche di velocizzare molti passaggi burocratici che spesso fanno naufragare iniziative importanti. «L' ente pubblico non deve intralciare i progetti ma guidarli e supportarli - sottolinea il presidente - Oggi ci troviamo di fronte a un ente pubblico non economico che si perde in un groviglio di carte, quando invece dovrebbe avere l' obbligo di portare un risultato in base alla spesa effettuata». E in questo modo anche la concorrenza avrebbe filo da torcere. «Al momento il porto di Napoli e quelli del Sud in generale sono esposti a una competizione con quelli del Nord Europa e del Nord Africa - spiega Annunziata - È chiaro, però, che i competitor ci battono sul tempo perché siamo e la libertà di sceabilità e in fretta, un affare». Con privati, c' è il rischio di scavalcare l' Aumanda lecita, rissolutamente no ta - Non sto di gestire il porto ai pubblici e tale ruolo che mi semispendibili i loro menti, ma che gli passeranno al io dell' Autoriportuale e delle mmissioni pre oste». E l' iter è molto semplice. «Noi pubblicheremo, laddove la legge lo consentirà, un invito alla manifestazione d' interesse, indicando l' opera da realizzare e il suo scopo; poi, nella massima trasparenza, decideremo a chi affidare l' investimento e a chi dare in concessione quello spazio». Pubblico e privato, quindi, possono correre insieme per un obiettivo comune ed è esattamente ciò che è accaduto negli ultimi anni nel porto di Salerno. «Quello è un modello vincente - conferma Annunziata - che tenterò di replicare a Napoli. Certo, il porto salernitano è più piccolo e anche più gestibile, ma la stessa strategia può essere riproposta con successo. Fondamentale, a Salerno, è stata la collaborazione del Comune. In questo mosaico così complesso Regione e Comune sono interlocutori preziosi con i quali dobbiamo collaborare e accompagnando i privati disposti a investire». Napoli si prepara quindi a un futuro da leader nel panorama del commercio mondiale e l' arrivo dei fondi del Recovery Plan rende ancora più realistica questa speranza. «Senz' altro quei soldi sono fondamentali ma noi contiamo di accedere anche ad altri finanziamenti europei - fa sapere Annunziata - cioè a Pon, Por e Fesr, fondi europei e nazionali per i piccoli e medi investimenti». Restano da risolvere tutti quegli intoppi legati ai vincoli urbanistici e paesaggistici che spesso hanno rallentato o bloccato tanti progetti. «È per questo che il mio metodo di lavoro si



baserà sul dialogo con istituzioni locali e parti sociali - conclude Annunziata - Il porto di Napoli si trova in uno dei posti più belli del mondo e deve rispettare l' ambiente, ma è anche un' industria e come tale deve comportarsi. Il confronto continuo



Il Riformista (ed. Napoli)

Napoli

e la velocità di intervento faranno di Napoli un modello vincente».

IL Nautilus

Napoli

Andrea Annunziata nuovo presidente dell' AdSP Mare Tirreno Centrale

Abele Carruezzo

Roma. La Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, On. le Paola De Micheli, ha firmato il decreto di nomina per l' Avv. to Andrea Annunziata alla guida dell' Autorità di Sistema Portuale della Campania. I porti di Napoli, Salerno e di Castellammare di Stabia hanno un nuovo presidente, Andrea Annunziata, che succede al Prof. **Pietro Spirito** che ha guidato il sistema portuale campano con determinazione e lungimiranza nella prospettiva dell' innovazione tecnologica e nel considerare i porti non solo luogo di attracco di navi, ma luogo logistico - marittimo moderno secondo gli obiettivi di una Ue che guarda al Mediterraneo sud-occidentale e non solo. Per l' avv.to Andrea Annunziata, si tratta di un ritorno in Campania, dal 2008 al 2016 presidente dell' Autorità portuale di Salerno; proviene dalla presidenza dei porti di Catania e di Augusta. La sua nomina ha subito un' accelerazione la settimana scorsa, poiché si temeva un blocco dell' iter burocratico per la crisi di governo; invece in questi giorni, la pratica di nomina ha avuto parere favorevole unanime (consultivo e non vincolante) delle Commissioni competenti di Camera e Senato, oltre all' intesa tra Governo e Regione Campania. Tra i problemi importanti da affrontare del presidente Annunziata relativi al Sistema portuale del Mare Tirreno centrale, troviamo l' avvio delle Zes e del corridoio scandinavo -mediterraneo, il deposito di Gnl nella zona della Darsena orientale (zona Sin), il molo Beverello per Napoli; per Salerno si tratta di mantenere e promuovere le performance conquistate in questi ultimi anni, e la cantieristica da riposizionare a Castellammare di Stabia. Le prime dichiarazioni del presidente Annunziata: 'Sono chiamato a realizzare ciò che mi consegnerà il territorio, cioè le parti sociali, i sindacati, i rappresentanti istituzionali. Chiederò un confronto serrato ma veloce, non abbiamo più tempo da perdere.'. E ancora: ' Il porto ha interesse pubblico ma la buona impresa e la buona politica avranno tappeti rossi, altrimenti cominciamo male. Non sono un mago, mi inserisco in un momento delicatissimo, se si riesce a comprendere bene, se si continua a fare bastian contrario, allora le cose si mettono male.'. Da tutta la redazione del IL NAUTILUS un augurio di buon lavoro.



Shipping Italy

Napoli

Annunziata ufficialmente alla guida dei porti campani

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha firmato il decreto che nomina Andrea Annunziata presidente dell'AdSP del Tirreno Centrale, ente che comprende i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Per Annunziata, che subentra così a Pietro Spirito, si tratta di un ritorno in Campania, dato che prima di ricoprire l'ultimo incarico di presidente dei porti di Catania e Augusta era stato, dal 2008 al 2016, alla guida della allora Autorità Portuale di Salerno. Avvocato di origine salernitana, Annunziata prima ancora era stato anche parlamentare e poi sottosegretario ai Trasporti nel governo Prodi dal 2006 al 2008. L'iter per la sua nomina alla guida della AdSP campana era iniziato qualche settimana fa ed è proseguito senza intoppi fino al parere positivo della Commissione Trasporti della Camera, ottenuto nei giorni scorsi.



Porto Napoli: per il rilancio Annunziata punta sul coinvolgimento dei privati

Da ieri, con la firma del decreto da parte del ministro del Mit, Paola De Micheli, è stata ufficializzata la nomina di Andrea Annunziata, a presidente dell' **Adsp** del Mar Tirreno Centrale. L' avvocato 65enne di San Marzano sul Sarno, ex sottosegretario ai Trasporti nel Governo Prodi, e già presidente dell' **Adsp** della Sicilia orientale, attraverso dichiarazioni riportate da organi di stampa, ha confermato la linea per il rilancio degli scali di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, linea espressa nel corso della relazione al Senato. Relativamente alle priorità dei porti campani, ha detto Annunziata, in cima all' agenda c' è l' avvio di interventi di manutenzione straordinaria. E per il rilancio, il numero uno di Piazzale Pisacane punta sul coinvolgimento dei privati, rivolgendosi agli imprenditori che hanno interesse a investire nel segmento in cui si sviluppano le proprie attività. ad.

STYLO24
GIORNALE D'INCHIESTA - SEBASTIÃO DI VITTORE DI 1910

HOME ATTUALITÀ CRIMACA ECONOMIA RICHIESTE POLITICA SOCIETÀ SPORT ADVERTISING

Porto Napoli: per il rilancio Annunziata punta sul coinvolgimento dei privati

Il neopresidente dell'Adsp del Mar Tirreno centrale: avviare interventi di manutenzione straordinaria per gli scali campani

Da ieri, con la firma del decreto da parte del ministro del Mit, Paola De Micheli, è stata ufficializzata la nomina di Andrea Annunziata, a presidente dell'Adsp del Mar Tirreno Centrale. L'avvocato 65enne di San Marzano sul Sarno, ex sottosegretario ai Trasporti nel Governo Prodi, e già presidente dell'Adsp della Sicilia orientale, attraverso dichiarazioni riportate da organi di stampa, ha confermato la linea per il rilancio degli scali di Napoli, Castellammare di Stabia e Salerno, linea espressa nel corso della relazione al Senato.

Relativamente alle priorità dei porti campani, ha detto Annunziata, in cima all'agenda c'è l'avvio di interventi di manutenzione

Infrastrutture: Andrea Annunziata nuovo presidente Autorita' Tirreno centrale

"Da tempo auspicavo la nomina di **Andrea Annunziata** come presidente dell' Autorita' di sistema portuale Mar Tirreno Centrale; dopo anni di una gestione fallimentare fatta di abbandono e scelte sbagliate, finalmente, per i prossimi quattro anni, una struttura così centrale e importante della Campania potrà avere ben altre prospettive". Così il senatore del Movimento 5 stelle, Vincenzo Presutto, commenta la nomina dell' avvocato **Andrea Annunziata** come presidente dell' Adsp, decisa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Il Porto di Napoli, uno dei principali datori di lavoro della Campania - continua il senatore - e rappresentando un punto strategico gestionale, aveva bisogno con urgenza di una figura in grado di affrontare le forti criticità a cui è stato abbandonato. Per questo ringrazio il ministro De Micheli per la scelta fatta e la tempestività'. Tante saranno le problematiche da affrontare, in primis la fragilità delle infrastrutture portuali, causata dal mancato stanziamento di fondi per la messa in sicurezza e dalla scarsa manutenzione delle strutture che, non meno di un mese fa, hanno portato al crollo della diga foranea. Per anni non si sono ispezionate le dighe e non è stato fatto nulla per prevenire i danni scegliendo di utilizzare i soldi pubblici messi a disposizione per rifare la facciata del Molo Beverello che, seppur importante, non ne costituiva la priorità". "Da oggi - prosegue il senatore Presutto - la politica della gestione del Porto di Napoli parlerà finalmente un 'linguaggio' diverso, più produttivo e attento. Personalmente, così come ho fatto finora, continuerò a battermi contro quello che ritengo un vero e proprio scempio, ovvero l' installazione di un deposito di Gnl (gas naturale liquefatto), nella zona della Darsena orientale del porto di Napoli, praticamente tra le abitazioni di San Giovanni a Teduccio, in piena zona Sin (Siti di interesse nazionale) e area rossa per il Vesuvio, affinché venga tutelato il territorio e con esso i cittadini".



Il Recovery rilancia l' Interporto di Bari Con 176 milioni anche il casello A14

Vito Fatiguso

BARI Lo scontro Regione-proprietà, sul definanziamento del "vecchio" raddoppio dell' Interporto Regionale, è stato deciso da una sentenza del Consiglio di Stato che ha dato ragione alla giunta Emiliano. Ma l' idea di ampliare l' infrastruttura realizzata dalla famiglia Degennaro non è tramontata. Anzi, ai 160 milioni "bloccati" dal giudice amministrativo (di cui 90 milioni riferiti ai fondi strutturali 2007-13) fanno da contropartita i 108 milioni che figurano nel Recovery plan pugliese. A cosa serviranno i fondi? La dicitura è abbastanza chiara: «Il progetto concorre, integrando l' offerta di servizi e funzioni dell' Interporto Regionale della Puglia, a ridurre le esternalità negative generate dal trasporto delle merci consentendo una migliore razionalizzazione dei flussi ed ottimizzazione dei carichi con la conseguente riduzione di trasporto su strada» Si tratta di un pacchetto la cui progettazione è già conclusa per raddoppiare l' attuale struttura logistica della zona industriale di Bari. Sul piatto ci sono i 108 milioni del Recovery ai quali vanno aggiunti i 42 milioni messi a disposizione da un partner finanziario individuato da Interporto. L' investimento potrebbe portare all' assunzione a regime di altri 3 mila dipendenti incrementando gli organici a 6 mila unità. Nel progetto c' è il potenziamento dell' attività di carico con una gru a portale che aumenterebbe la capacità operativa di quattro volte rispetto agli standard attuali. Inoltre, si realizzerebbe anche un' autosufficienza energetica con 9 megawatt di fotovoltaico. Ma non è tutto. Sono previste, ma realizzate dagli enti beneficiari, opere infrastrutturali di collegamento come il raccordo interporto-autostrada (con un nuovo casello sull' A14) pari a 35 milioni. Ci sarà anche la «realizzazione di sei binari della lunghezza media di circa 1.100 metri, con rettifili che vanno da circa 750 a 670 metri e avranno funzione di arrivi e partenze e di presa e consegna a servizio del raccordo ferroviario della zona industriale di Bari, della piattaforma intermodale dell' Interporto di Bari nonché dello Scalo Pubblico di Rfi». Per quest' ultimo intervento la dotazione finanziaria è di 33,4 milioni. Intanto, il direttore generale dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli (Adm) Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della Zona franca doganale interclusa (Zfd) all' interno dell' area portuale di Brindisi, denominata "Capobianco", la seconda in Italia dopo Venezia. È stata recepita la proposta dell' Autorità di sistema portuale del mare adriatico meridionale (Adsp Mam) guidata da Ugo Patroni Griffi. L' area, di una superficie di 121.650 metri quadrati, sarà il fulcro di un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale. Come anticipato dal Corriere del Mezzogiorno il Recovery contiene investimenti pari a 100 milioni per «completamento del banchinamento in zona Capobianco e realizzazione dei dragaggi sino a 12 metri di profondità». Oltre ai 25,5 milioni per «il nuovo pontile gasiero e l' adeguamento pontile del Petrolchimico».



SCAMBI ORA UN BANDO PER TROVARE UN TERMINALISTA

Il porto di Brindisi rinasce con la Zona franca doganale

L'ok di Minenna (Adm) alla perimetrazione

BRINDISI. Finalmente c'è un futuro certo e definito per quella colmata nel porto di Brindisi, in passato oggetto di tante diatribe politiche, amministrative e giudiziarie, perché lì avrebbe dovuto essere realizzato il rigassificatore. Nasce «la Zona Franca Doganale Interclusa all'interno dell'area portuale di Brindisi denominata "Capobianco"», dice una nota dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, che afferma: «È la tanto attesa svolta per un concreto rilancio dell'economia del territorio». Ieri, infatti, il Direttore generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (Adm), Marcello Minenna, ha approvato la «perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd) all'interno dell'area portuale di Brindisi, denominata "Capobianco", nei termini proposti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia». Si tratta di un'area che ha una superficie di 121.650 mq, e che avrà un ruolo strategico: sarà il «fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento». E mentre espressioni di soddisfazione e di sollecito all'impegno sono subito venute dall'on. Mauro D'Attis e da Confindustria Brindisi, il direttore generale Adm, Marcello Minenna, ha fatto presente come si aprano «con la Zfd grandi opportunità per le imprese», mentre il presidente dell'Autorità di sistema, Ugo Patroni Griffi, non ha avuto dubbi: «Oggi è un giorno storico per Brindisi. Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Il cammino intrapreso con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il Comitato di indirizzo delle Zes e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti», ha osservato e quindi: «Ricorreremo alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi. D'altronde - ha concluso - al giorno d'oggi i maggiori terminalisti sono al contempo gestori e sviluppatori di zone franche».



Capobianco diventa Zona Franca Doganale interclusa nel porto

«Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annunciato mattatoio sociale, con l'inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l'economia locale. (...) Il cammino intrapreso con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il Comitato di indirizzo delle ZES e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti. Prossimo passo, sarà la redazione del regolamento di esercizio e il completamento della infrastruttura. Ricorreremo alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi». Sono parole di legittima soddisfazione quelle del presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patrono Griffi. Con l'approvazione della perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) all'interno dell'area **portuale** di Brindisi, denominata "Capobianco", da parte del Direttore Generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli Marcello Minenna, il porto di Brindisi intravede nuove prospettive. Secondo l'on. Mauro D'Attis (FI) la decisione «rimette la struttura **portuale** nelle condizioni di tornare a svolgere un ruolo fondamentale nello sviluppo economico della provincia di Brindisi. E tutto questo avviene - osserva nonostante l'ostruzionismo del sindaco Riccardo Rossi e della sua maggioranza che con i loro "no" hanno condizionato pesantemente la vita di questo territorio». «Tutto ciò rappresenta un punto di partenza per un duplice indirizzo di attività: da un lato una maggiore dotazione infrastrutturale dell'area, con relativo regolamento di esercizio; dall'altro un grande lavoro di promozione, innanzitutto nei confronti delle imprese endogene e di marketing localizzato. Tanto al fine di cogliere al meglio, anche come territorio, le opportunità manifatturiere e logistiche offerte dal mix tra Zona Franca Doganale Interclusa, ZES adriatica e **sistema portuale**», ha commentato Gabriele Menotti Lippolis Commissario di Confindustria Brindisi, mentre per l'assessore regionale allo Sviluppo economico Alessandro Delli Noci, «la nascita della Zona Franca Doganale Interclusa all'interno dell'area **portuale** di Brindisi rappresenta da una parte una grande opportunità di crescita e sviluppo per il Salento e per l'intera Regione, dall'altra evidenza la grande capacità di interlocuzione da parte di tutti gli enti coinvolti, capaci in brevissimo tempo di raggiungere un tale risultato. Questo traguardo importante permette di recuperare e incentivare le potenzialità nell'area **portuale**, favorisce gli investimenti e sostiene l'occupazione».



Porto, impulso agli investimenti Istituita la zona franca doganale

Approvata l'attesa perimetrazione di oltre 12 ettari di terreno a Capobianco Patroni Griffi: «Provvedimento che pone le basi per il rilancio dell'economia locale»

Oronzo MARTUCCI Il Direttore generale dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa all' interno dell' area portuale di Brindisi, denominata Capobianco, nei termini proposti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia: è questo l' annuncio dato ieri da Ugo Patroni Griffi, presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale che comprende anche il porto di Brindisi. Gli investitori potranno così beneficiare di particolari vantaggi economici, fiscali e di semplificazione. A partire dai dazi: non verranno pagati al momento dell' esportazione definitiva nel caso in cui le merci siano destinate a paesi extra Unione Europea. Il percorso per ottenere la costituzione della Zona franca doganale interclusa a Brindisi si è concluso in tempi rapidissimi, tra settembre e novembre 2020, dopo il lavoro preparatorio svolto dal Comitato di indirizzo della Zes dell' Adriatico meridionale. Nel Comitato di indirizzo, su indicazione del presidente Patroni Griffi, è stata l' ingegnere Annalisa Formosi (ora coinvolta in una vicenda giudiziaria) a seguire la valutazione delle diverse proposte relative alla istituzione di zone franche doganali. Il 25 novembre il Comitato ha valutato ammissibili tutte le proposte presentate nelle aree portuali e retroportuali per una estensione di oltre 40 ettari. Le proposte inserite nella zona franca riguardavano: aree dell' Autorità portuale, nella zona di Capobianco; un terreno dell' estensione di 7 ettari proposto dall' Area di sviluppo industriale; le aree portuali e le banchine di proprietà dell' Enel collegate alla centrale ex Enel di Costa Morena; un' area di proprietà della società di trasporti Bonatesta. Per ora solo l' area di Capobianco ha ottenuto il provvedimento di riconoscimento di zona franca doganale interclusa. L' area di Capobianco, che si sviluppa su una superficie di 12.6 ettari, fungerà da fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento. La zona franca di Capobianco riguarda la colmata realizzata dalla British Gas circa 20 anni fa e destinata a ospitare un rigassificatore. Il direttore generale delle Dogane, Marcello Minenna, ha così commentato l' emanazione del provvedimento relativo a Capobianco: Si aprono con la Zona franca doganale grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale e della Zes adriatica. Il direttore territoriale Puglia, Molise e Basilicata, Marco Cutaia, ha aggiunto: Fondamentale il radicamento territoriale delle strutture dell' Agenzia del demanio per affiancare e sostenere le economie regionali in un' ottica di Sistema. Per il presidente Ugo Patroni Griffi si tratta di un riconoscimento significativo. Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annunciato mattatoio sociale, con l' inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l' economia locale. Oggi è un giorno storico per Brindisi. Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Prossimo passo sarà la redazione del regolamento di esercizio, così come previsto dalle prescrizioni



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e il completamento della infrastruttura. Ricorreremo alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi. D' altronde al giorno d' oggi i maggiori terminalisti sono al contempo gestori e sviluppatori di zone franche, ha concluso Patroni Griffi. L' assessore regionale allo Sviluppo economico, Alessandro Delli Noci, ha evidenziato che la nascita della Zona Franca Doganale Interclusa all' interno dell' area **portuale** di Brindisi rappresenta da una parte una grande opportunità di crescita e sviluppo per il Salento e per l' intera Regione, dall' altra evidenzia la grande capacità di interlocuzione da parte di tutti gli enti coinvolti, capaci in brevissimo tempo di raggiungere un tale risultato. Questo traguardo importante permette di recuperare e incentivare le potenzialità nell' area **portuale**, favorisce gli investimenti e sostiene l' occupazione. Si tratta di un risultato, ha aggiunto, i cui benefici e vantaggi si aggiungono a quelli delle Zone Economiche Speciali creando così un **sistema** da sfruttare a vantaggio delle imprese e dello sviluppo economico e sociale regionale. Da parte nostra, ci metteremo al lavoro insieme al Ministero delle Finanze per immaginare di aprire in alcuni snodi logistici dei magazzini doganali, rendendo così questa zona franca doganale un vero e proprio hub. Proprio nell' ottica della ripartenza, uno degli snodi potrebbe essere lo scalo di Surbo. Per il deputato brindisino di Forza Italia Mauro D' Attis l' approvazione della perimetrazione di una Zona Franca Doganale nell' area di Capobianco rimette la struttura **portuale** nelle condizioni di tornare a svolgere un ruolo fondamentale nello sviluppo economico della provincia di Brindisi. E tutto questo avviene nonostante l' ostruzionismo del sindaco Riccardo Rossi e della sua maggioranza che con i loro no hanno condizionato pesantemente la vita di questo territorio. Apprezzamento per il risultato ottenuto è stato espresso anche dal commissario di Confindustria Brindisi, Gabriele Menotti Lippolis. Tutto ciò rappresenta, più che un punto di arrivo, un punto di partenza per un duplice indirizzo di attività: da un lato una maggiore dotazione infrastrutturale dell' area, con relativo regolamento di esercizio; dall' altro un grande lavoro di promozione, innanzitutto nei confronti delle imprese endogene e di marketing localizzativo, ha evidenziato il commissario di Confindustria. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Così vantaggi fiscali per la lavorazione di merci destinate ai mercati extra Ue

Con il riconoscimento dell' area di Capobianco come zona franca doganale interclusa, all' interno del recinto della Zona economica speciale del porto di Brindisi, gli investitori potranno beneficiare di particolari vantaggi economici e di semplificazione. Il modello definito dall' Agenzia delle Dogane per Capobianco fa riferimento a quello che esiste nel porto di Venezia dove esiste un punto franco, mentre il porto di Trieste è interamente considerato zona franca doganale. Anche il porto di Taranto ha ottenuto attraverso una legge del 2019 l' istituzione di una Zona franca doganale di 162 ettari, composta da più aree non collegate tra di loro in prossimità del porto Per quanto riguarda i vantaggi economici bisogna sottolineare che le merci provenienti da Paesi esterni all' Unione Europea potranno rimanere nella Zona franca come se fosse sul territorio di uno stato estero. L' introduzione in zona franca, infatti, è una speciale destinazione doganale che consente di custodire le merci importate senza limiti di tempo, senza pagare dazio. In particolare il dazio: non verrà pagato al momento dell' esportazione definitiva nel caso in cui le merci siano destinate a paesi extra Unione Europea; sarà pagato soltanto al momento dell' immissione in libera pratica se le merci sono destinate al mercato interno all' Unione Europea. La zona franca risulta di grande utilità anche quando gli importatori non possono assegnare immediatamente alla merce una particolare destinazione doganale. Nella zona franca doganale interclusa le merce stoccata posso essere: oggetto di manipolazione (come reimballaggi, etichettature, ventilazione, spolveratura, trattamenti antiparassitari);- vincolate al regime di perfezionamento attivo per le merci da riesportare; vincolate al regime di trasformazione sotto controllo doganale, un regime che consente di importare merci extracomunitarie da sottoporre a lavorazione applicando i dazi solo al momento dell' immissione del prodotto finale sul mercato europeo. Per le merce introdotte nella zona franca doganale non vi l' obbligo di versare l' Iva dopo 90 giorni dalla data di emissione della fattura nel caso la merce non sia ancora stata spedita. Per quanto riguarda i vantaggi di carattere amministrativo, nella zona franca doganale interclusa è possibile consolidare spedizioni di merci che provengono da origini diverse (sia comunitarie che extra-comunitarie) e in momenti diversi, ma che sono destinate all' esportazione insieme (per esempio nel caso di assemblaggi di grandi impianti). Una circostanza che permette la regolarizzazione della documentazione commerciale con l' emissione della regolare bolletta doganale di esportazione una tantum. Inoltre, è possibile la cessione di merce in triangolazione fra cedente italiano, cedente extracomunitario, acquirente finale italiano senza necessità di trasportare la merce fino allo stato extra-UE. Le merci depositate nel Punto franco hanno anche vantaggi per quanto riguarda la sicurezza, poiché gli accessi all' area devono essere sorvegliati notte e giorno da guardie private giurate. Per la zona franca è anche prevista una delimitazione del perimetro attraverso una recinzione doganale. A rafforzare la sicurezza nella zona franca doganale interclusa contribuirà anche il progetto Gaia/Aida, sperimentato in fase applicativa nel porto di Bari attraverso una collaborazione tra l' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico Meridionale e l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. La fase sperimentale si è conclusa con successo a settembre 2020 e proprio ieri si è svolta una riunione presso l' **Autorità di sistema portuale**, sotto la guida di Ugo Patroni Griffi, per decidere il cronoprogramma di utilizzo del progetto Gaia/Aida anche a Brindisi.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

In pratica il progetto utilizza le tecnologie delle società Sogei, Tecnositaf e Almaviva e mette in comunicazione le dogane nazionali, l' Aida (Automazione Integrata Dogane Accise), con il port community system, il Gaia, attivo da anni nel porto di Bari, consentendo la digitalizzazione delle procedure di imbarco/sbarco e di ingresso/uscita dai nodi portuali, il tracciamento dello stato della merce all' interno dello spazio portuale e l' informatizzazione dei pagamenti delle tasse portuali. Tutto tracciato, sicuro, con una rilevante riduzione dei tempi di attesa. O.Mar. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ADM: Minenna (DG) approva perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) nell' area portuale di Brindisi

Il DG dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) all' interno dell' area portuale di Brindisi, denominata 'Capobianco', nei termini proposti dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia. L' area, di una superficie di 121.650 mq, fungerà da fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento. Il Direttore Minenna: 'Si aprono con la ZFD grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale e della ZES adriatica'. 'Oggi è un giorno storico per Brindisi' - commenta il presidente di **AdSP MAM Ugo Patroni Griffi**. "Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Il cammino intrapreso con ADM, con il Comitato di indirizzo delle ZES e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti. Prossimo passo, sarà la redazione del regolamento di esercizio, così come previsto dalle prescrizioni di ADM, e il completamento della infrastruttura". cdn/AGIMEG.



Porti: a Brindisi nasce la Zona franca (Zfd) 'Capobianco'

Sarà fulcro ampio progetto di riqualificazione ambientale

(ANSA) - BARI, 03 FEB - Oggi il direttore generale dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli (Adm) Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della Zona franca doganale interclusa (Zfd) all' interno dell' area portuale di Brindisi, denominata 'Capobianco', nei termini proposti dall' **Autorità di sistema portuale** del mare adriatico meridionale (**Adsp Mam**), assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia. L' area, di una superficie di 121.650 metri quadri, sarà il fulcro di un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento. Per il direttore generale Adm, Marcello Minenna, "si aprono con la Zfd grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del **sistema portuale** e della Zes adriatica". "Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annunciato mattatoio sociale, con l' inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l' economia locale", afferma il presidente di **Adsp MAM**, Ugo Patroni Griffi. "Ricorreremo - conclude - alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi". (ANSA).



Brindisi Report

Brindisi

Porto: la colmata di Capobianco sarà Zona franca doganale

BRINDISI - Oggi (mercoledì 3 febbraio) il direttore generale dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli (Adm) Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (Zfd) all' interno dell' area portuale di Brindisi, denominata "Capobianco", nei termini proposti dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia. Si conclude così, in tempi rapidissimi, l' iter procedurale partito lo scorso mese di dicembre con l' invio, da parte di Ugo Patroni Griffi, in qualità di presidente del Comitato di indirizzo della zone economica speciale (Zes) interregionale adriatica (Puglia-Molise) della richiesta di approvazione della perimetrazione a Zona Franca Doganale Interclusa di un' area interamente compresa nel sedime portuale di Brindisi, denominata "Capobianco", nella disponibilità giuridica dell' AdSP Mam. L' area, di una superficie di 121.650 metri quadri, fungerà da fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento. Il direttore generale Adm Marcello Minenna: "Si aprono con la Zfd grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale e della Zes adriatica". Il direttore territoriale Puglia, Molise e Basilicata Adm Marco Cutaia: "Fondamentale il radicamento territoriale delle strutture di Adm per affiancare e sostenere le economie regionali in un' ottica di Sistema". "Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annunciato mattatoio sociale, con l' inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l' economia locale- commenta il presidente di Adsp Mam Ugo Patroni Griffi. Oggi è un giorno storico per Brindisi. Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Il cammino intrapreso con l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il Comitato di indirizzo delle Zes e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti. Prossimo passo, sarà la redazione del regolamento di esercizio, così come previsto dalle prescrizioni dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e il completamento della infrastruttura. Ricorreremo- conclude il presidente- alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi. D' altronde al giorno d' oggi i maggiori terminalisti sono al contempo gestori e sviluppatori di zone franche". Il deputato Mauro D' Attis (Forza Italia) commenta favorevolmente la decisione dell' Agenzia delle Dogane di approvare la perimetrazione di una Zona Franca Doganale nel porto di Brindisi (nell' area di Capobianco). Tale decisione "rimette la struttura portuale - afferma D' Attis - nelle condizioni di tornare a svolgere un ruolo fondamentale nello sviluppo economico della provincia di Brindisi. E tutto questo avviene nonostante l' ostruzionismo del sindaco Riccardo Rossi e della sua maggioranza che con i loro "no" hanno condizionato pesantemente la vita di questo territorio. Adesso si proceda celermente con l' acquisizione di ulteriori aree di competenza doganale e con il completamento dell' iter autorizzativo per la realizzazione di opere strategiche come il banchinamento di Capobianco, la colmata e il pontile a briccole".



Il Nautilus

Brindisi

La Capitaneria di porto 'ferma' Nave Ro-Ro Nel Porto di BRINDISI

Nella giornata di ieri, il personale del nucleo Port State Control - Flag State della Capitaneria di Porto di Brindisi e di Gallipoli,

Redazione

Nella giornata di ieri, il personale del nucleo Port State Control Flag State della Capitaneria di **Porto di Brindisi** e di Gallipoli, durante l'espletamento di un'ispezione prevista dal Memorandum of Understanding di Parigi ad una nave Ro Ro Pax battente bandiera cipriota in linea nella tratta **Brindisi Valona**, ha rilevato numerose deficienze relative alla preparazione dell'equipaggio sulle procedure di sicurezza dell'abbandono nave. L'unità, di cui trattasi è un traghetto di oltre 40 anni, avente una stazza di 10553 tonnellate. Considerata l'importanza ai fini della sicurezza della navigazione e per la salvaguardia della vita umana in mare di passeggeri ed equipaggio, gli ispettori del nucleo Port State Control, sotto il comando del Capitano di Vascello (CP) Fabrizio COKE, hanno emesso un provvedimento di fermo nave a carico della Ro-Ro Pax che, pertanto, non potrà riprendere la navigazione prima che il nucleo PSC abbia verificato il ripristino dell'efficienza dei sistemi e, non da ultimo, la preparazione dell'equipaggio. Tale attività di ispezioni si inserisce nel più ampio programma nazionale del Comando Generale del Corpo Capitanerie di **Porto** per far sì che le navi che approdano nel Paese rispettino le norme di sicurezza ed adottino tutti i possibili accorgimenti per la tutela dell'ecosistema marino e dell'ambiente in generale. La Capitaneria di **Porto di Brindisi** ricorda che per qualsiasi segnalazione sono attivi 24 ore su 24, 7 giorni su 7 il numero di centralino della Sala Operativa 0831521022 e la casella di posta elettronica so.cpbrindisi@mit.gov.it mentre, per le sole emergenze in mare, il numero- blu 1530.



Nasce la Zona Franca Doganale Interclusa all' interno dell' area portuale di Brindisi denominata 'Capobianco'

E' la tanto attesa svolta per un concreto rilancio dell'economia del territorio

Redazione

Oggi, il Direttore Generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) all'interno dell'area portuale di Brindisi, denominata Capobianco, nei termini proposti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia. Si conclude così, in tempi rapidissimi, l'iter procedurale partito lo scorso mese di dicembre con l'invio, da parte di **Ugo Patroni Griffi**, in qualità di presidente del Comitato di indirizzo della zona economica speciale (ZES) interregionale adriatica (Puglia-Molise) della richiesta di approvazione della perimetrazione a Zona Franca Doganale Interclusa di un'area interamente compresa nel sedime portuale di Brindisi, denominata Capobianco, nella disponibilità giuridica dell'**AdSP MAM**. L'area, di una superficie di 121.650 mq, fungerà da fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento. Il Direttore Generale ADM Marcello Minenna: Si aprono con la ZFD grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale e della ZES adriatica. Il Direttore Territoriale Puglia, Molise e Basilicata ADM Marco Cutaia: Fondamentale il radicamento territoriale delle strutture di ADM per affiancare e sostenere le economie regionali in un'ottica di Sistema. Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annunciato mattatoio sociale, con l'inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l'economia locale - commenta il presidente di **AdSP MAM Ugo Patroni Griffi**. Oggi è un giorno storico per Brindisi. Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Il cammino intrapreso con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il Comitato di indirizzo delle ZES e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti. Prossimo passo, sarà la redazione del regolamento di esercizio, così come previsto dalle prescrizioni dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e il completamento della infrastruttura. Ricorreremo - conclude il Presidente - alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi. D'altronde al giorno d'oggi i maggiori terminalisti sono al contempo gestori e sviluppatori di zone franche.



Informazioni Marittime

Brindisi

Nasce a Brindisi la Zona Franca Doganale Interclusa

Istituita all' interno dell' area portuale della città pugliese, sarà denominata "Capobianco"

A Brindisi nasce la tanto attesa Zona Franca. Oggi, il direttore generale dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) Marcello Minenna ha infatti approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) all' interno dell' area portuale della città pugliese, denominata "Capobianco", nei termini proposti dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia. Si conclude così, in tempi rapidissimi, l' iter procedurale partito lo scorso mese di dicembre con l' invio, da parte di Ugo Patroni Griffi , in qualità di presidente del comitato di indirizzo della Zona Economica Speciale (ZES) interregionale adriatica (Puglia-Molise) della richiesta di approvazione della perimetrazione a Zona Franca Doganale Interclusa di un' area interamente compresa nel sedime portuale e nella disponibilità giuridica dell' AdSP MAM. L' area, di una superficie di 121.650 mq, fungerà da fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento. "Si aprono con la ZFD - ha detto Minenna - grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale e della ZES adriatica". Per il direttore territoriale Puglia, Molise e Basilicata ADM Marco Cutaia: "Fondamentale il radicamento territoriale delle strutture di ADM per affiancare e sostenere le economie regionali in un' ottica di Sistema". "Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annuncio di lutto a opportunità di sviluppo, con l' inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l' economia locale - ha commentato Patroni Griffi. Oggi è un giorno storico per Brindisi. Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Il cammino intrapreso con l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il comitato di indirizzo delle ZES e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti. Prossimo passo, sarà la redazione del regolamento di esercizio, così come previsto dalle prescrizioni dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e il completamento della infrastruttura. Ricorreremo - ha concluso il presidente- alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi. D' altronde al giorno d' oggi i maggiori terminalisti sono al contempo gestori e sviluppatori di zone franche".



Nasce la Zona Franca Doganale Interclusa

All'interno dell'area portuale di Brindisi denominata 'Capobianco'

Redazione

BRINDISI Nasce la Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) all'interno dell'area portuale di Brindisi, denominata Capobianco. Oggi, infatti, il direttore generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della ZFD, nei termini proposti dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia. Si conclude così, in tempi rapidissimi, l'iter procedurale partito lo scorso mese di Dicembre con l'invio, da parte di Ugo Patroni Griffi, in qualità di presidente del Comitato di indirizzo della zone economica speciale (ZES) interregionale adriatica (Puglia-Molise) della richiesta di approvazione della perimetrazione a Zona Franca Doganale Interclusa di un'area interamente compresa nel sedime portuale di Brindisi, denominata Capobianco, nella disponibilità giuridica dell'AdSp MAM. L'area, di una superficie di 121.650 mq, fungerà da fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento. Il direttore generale Marcello Minenna ha dichiarato che con la ZFD si aprono grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale e della ZES adriatica. Mentre per il direttore territoriale Puglia, Molise e Basilicata ADM Marco Cutaia: Fondamentale il radicamento territoriale delle strutture di ADM per affiancare e sostenere le economie regionali in un'ottica di Sistema. Infine, il presidente di AdSp MAM, Ugo Patroni Griffi, ha così commentato la nascita della ZFD: Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annunciato mattatoio sociale, con l'inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l'economia locale. Oggi è un giorno storico per Brindisi. Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Il cammino intrapreso con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il Comitato di indirizzo delle ZES e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti. Prossimo passo, sarà la redazione del regolamento di esercizio, così come previsto dalle prescrizioni dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e il completamento della infrastruttura. Ricorreremo- conclude il Presidente alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi. D'altronde al giorno d'oggi i maggiori terminalisti sono al contempo gestori e sviluppatori di zone franche.



Brindisi, nasce la Zona Franca Doganale

di Redazione Port News

Nasce la Zona Franca Doganale Interclusa all' interno dell' area portuale di Brindisi denominata 'Capobianco'. Ad approvarne stamani la perimetrazione nell' ambito del porto è stato il Direttore Generale dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) Marcello Minenna. Si conclude così, in tempi rapidissimi, l' iter procedurale partito lo scorso mese di dicembre con l' invio, da parte di **Ugo Patroni Griffi**, in qualità di presidente del Comitato di indirizzo della zona economica speciale (ZES) interregionale adriatica (Puglia-Molise) della richiesta di approvazione della perimetrazione a Zona Franca Doganale Interclusa di un' area interamente compresa nel sedime portuale di Brindisi, denominata 'Capobianco', nella disponibilità giuridica dell' **AdSP MAM**. L' area, di una superficie di 121.650 mq, fungerà da fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento. "Si aprono con la ZFD grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale e della ZES adriatica" ha dichiarato Minenna. 'Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annunciato mattatoio sociale, con l' inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l' economia locale" ha commentato il presidente di **AdSP MAM Ugo Patroni Griffi**. "Oggi è un giorno storico per Brindisi. Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Il cammino intrapreso con l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il Comitato di indirizzo delle ZES e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti. Prossimo passo, sarà la redazione del regolamento di esercizio, così come previsto dalle prescrizioni dell' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e il completamento della infrastruttura. Ricorreremo- conclude il Presidente- alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi. D' altronde al giorno d' oggi i maggiori terminalisti sono al contempo gestori e sviluppatori di zone franche'.



Brindisi, nasce la Zona Franca Doganale interclusa

Roma Il direttore generale dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli (ADM) Marcello Minenna ha approvato la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa (ZFD) all'interno dell'area portuale di Brindisi, denominata Capobianco, nei termini proposti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia. Si conclude così, in tempi rapidissimi, l'iter procedurale partito lo scorso mese di dicembre con l'invio, da parte di Ugo Patroni Griffi, in qualità di presidente del Comitato di indirizzo della zona economica speciale (ZES) interregionale adriatica (Puglia-Molise) della richiesta di approvazione della perimetrazione a Zona Franca Doganale Interclusa di un'area interamente compresa nel sedime portuale di Brindisi, denominata Capobianco, nella disponibilità giuridica dell'AdSP MAM spiega l'Autorità. L'area ha una superficie di 121.650 mq e fungerà da fulcro per un più ampio e articolato progetto di riqualificazione ambientale che prevede, in particolare, un aumento delle dotazioni infrastrutturali e la realizzazione di un adeguato banchinamento. Il Direttore Generale ADM Marcello Minenna: Si aprono con la ZFD grandi opportunità per le imprese che, attraverso la possibilità di stoccare, manipolare e trasformare le merci in sospensione dei diritti doganali, potranno sfruttare al massimo le potenzialità del sistema portuale e della ZES adriatica. Il Direttore Territoriale Puglia, Molise e Basilicata ADM Marco Cutaia: Fondamentale il radicamento territoriale delle strutture di ADM per affiancare e sostenere le economie regionali in un'ottica di Sistema. Dobbiamo trasformare la transizione energetica, già in atto a Brindisi, da annunciato mattatoio sociale, con l'inevitabile perdita di centinaia di posti di lavoro, ad opportunità di sviluppo e di rilancio per tutta l'economia locale- commenta il presidente di AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Oggi è un giorno storico per Brindisi. Un giorno che premia un lavoro enorme fatto di progettazioni, incontri, studio e impegno. Il cammino intrapreso con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, con il Comitato di indirizzo delle ZES e con gli Enti locali sta producendo i risultati auspicati nei tempi previsti. Prossimo passo, sarà la redazione del regolamento di esercizio, così come previsto dalle prescrizioni dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, e il completamento della infrastruttura. Ricorreremo- conclude il Presidente- alla formula del partenariato pubblico-privato, incaricando Cassa Depositi e Prestiti di ricercare sul mercato globale un terminalista che creda nello sviluppo del punto franco di Brindisi. D'altronde al giorno d'oggi i maggiori terminalisti sono al contempo gestori e sviluppatori di zone franche.



Spianata la strada verso l' accordo tra l' Authority e il Corap

Raccordo ferroviario e strategie per lo sviluppo del gateway

Domenico LatinoGIOIA TAURO Si è svolta ieri mattina una riunione tra l' **Autorità portuale** e il Consorzio regionale per lo sviluppo delle attività produttive della Regione (Corap). All' incontro, presieduto dal commissario straordinario dell' ente **portuale**, Andrea Agostinelli, hanno preso parte il commissario liquidatore del Corap Fernando Caldiero; il dirigente dell' area presidenza della Regione Calabria, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell' **Authority** gioiese, Pietro Preziosi e i responsabili legali dei tre enti coinvolti. Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti allo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l' **Autorità portuale** in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito **portuale** e retro-**portuale**. In particolare, è stata affrontata l' attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell' asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la sua migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l' **Autorità portuale** possa divenire ente attuatore degli interventi di manutenzione. La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali. Le parti si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli enti interessati. L' obiettivo è quello di porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due enti.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

GIOIA TAURO Riunione ieri mattina presieduta dal commissario Agostinelli

Prove di pace tra Authority e Corap

L'obiettivo è superare le divisioni sulla proprietà di aree di porto e retro -porto

GIOIA TAURO - «L'obiettivo è quello di porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due enti». **Autorità Portuale** di Gioia Tauro e Corap provano ad accendere il calumet della pace e superare i vecchi dissidi che nel corso degli anni hanno contraddistinto il rapporto tra i due enti. Ieri mattina, in un'atmosfera definita «di fattiva collaborazione», si è tenuta una riunione tra la Port **Authority** gioiese e il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione Calabria. A presiedere l'incontro è stato il commissario straordinario dell'ente **portuale**, Andrea Agostinelli, al quale hanno preso parte il commissario liquidatore del Corap Fernando Caldiero, il dirigente dell'area presidenza della Regione Calabria, Tommaso Calabre, che ha delegato al porto, il segretario generale dell' **Autorità portuale**, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre enti coinvolti. Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l' **Autorità portuale** in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito **portuale** e retro **portuale**. In particolare, è stata affrontata l'attività del porto di Gioia Tauro senza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell'asset viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la sua migliore fruibilità. A tale proposito, durante la riunione è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l' **Autorità portuale** possa divenire ente attuatore degli interventi di manutenzione. La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali. Le parti si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli enti interessati. E chissà che non sia la volta buona e che dopo tanto i due enti possano finalmente migliorare i propri rapporti.



Porti: Gioia Tauro, incontro tra Autorità e Corap

Tracciato percorso per definire un accordo

(ANSA) - GIOIA TAURO, 03 FEB - "In un' atmosfera di fattiva collaborazione, si è tenuta, questa mattina, una riunione tra l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro e il Consorzio regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione (Corap). Lo riferisce un comunicato dell' **Autorità portuale**. A presiedere l' incontro è stato il commissario straordinario dell' Ente **portuale**, Andrea Agostinelli. Hanno partecipato il commissario liquidatore del Corap, Fernando Caldiero; il dirigente dell' area presidenza della Regione, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell' **Autorità portuale**, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti. "Nel corso della riunione - si afferma nella nota - sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l' **Autorità portuale** in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito **portuale** e retro-**portuale**. In particolare, è stata affrontata l' attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell' asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l' **Autorità portuale** possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione. La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali". "Le parti - è detto ancora nel comunicato - si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli Enti interessati. L' obiettivo è quello di porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due enti". (ANSA).



AP Gioia Tauro: tracciato il percorso per definire l' accordo tra AP e Corap

(FERPRESS) **Gioia Tauro**, 3 FEB In un'atmosfera di fattiva collaborazione, si è tenuta, questa mattina, una riunione tra **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione Calabria (Corap). A presiedere l'incontro è stato il commissario straordinario dell'Ente **portuale**, Andrea Agostinelli, al quale hanno preso parte il commissario liquidatore del Corap Fernando Caldiero; il dirigente dell'area presidenza della Regione Calabria, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell'**Autorità portuale**, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti. Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l'**Autorità portuale** in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito **portuale** e retro-**portuale**. In particolare, è stata affrontata l'attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell'asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la sua migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l'**Autorità portuale** possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione. La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali. Le parti si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli Enti interessati. L'obiettivo è quello di porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due Enti.



Tracciato il percorso per definire l' accordo tra autorità portuale Gioia Tauro e Corap

Gioia Tauro (Reggio Calabria) - Si è tenuta questa mattina una riunione tra **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione Calabria (Corap). A presiedere l' incontro è stato il commissario straordinario dell' Ente **portuale**, Andrea Agostinelli, al quale hanno preso parte il commissario liquidatore del Corap Fernando Caldiero; il dirigente dell' area presidenza della Regione Calabria, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell' **Autorità portuale**, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti. Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l' **Autorità portuale** in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito **portuale** e retro-**portuale**. In particolare, spiegano in una nota: "è stata affrontata l' attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell' asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la sua migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l' **Autorità portuale** possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione. La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali. Le parti si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli Enti interessati". L' obiettivo è quello di "porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due Enti". © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Metropolitan

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Tracciato il percorso per definire l' accordo tra Autorità portuale di Gioia Tauro (RC) e Corap

About The Author

In un' atmosfera di fattiva collaborazione, si è tenuta, questa mattina, una riunione tra **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione Calabria (Corap). A presiedere l' incontro è stato il commissario straordinario dell' Ente **portuale**, Andrea Agostinelli, al quale hanno preso parte il commissario liquidatore del Corap Fernando Caldiero; il dirigente dell' area presidenza della Regione Calabria, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell' **Autorità portuale**, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti. Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l' **Autorità portuale** in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito **portuale** e retro-**portuale**. In particolare, è stata affrontata l' attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell' asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la sua migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l' **Autorità portuale** possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione. La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali. Le parti si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli Enti interessati. L' obiettivo è quello di porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due Enti. accordo Autorita' **portuale** Corap riunione.



Gioia Tauro, vertice tra Autorità portuale e Corap sul futuro del gateway

Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali nonché dei contenziosi attivi tra i due enti

di Redazione

«In un'atmosfera di fattiva collaborazione, si è tenuta, questa mattina, una riunione tra l'**Autorità portuale di Gioia Tauro** e il Consorzio regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione (Corap)». Lo riferisce un comunicato dell'**Autorità portuale**. A presiedere l'incontro è stato il commissario straordinario dell'Ente **portuale**, Andrea Agostinelli. Hanno partecipato il commissario liquidatore del Corap, Fernando Caldiero; il dirigente dell'area presidenza della Regione, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell'**Autorità portuale**, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti. «Nel corso della riunione - si afferma nella nota - sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l'**Autorità portuale** in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito **portuale** e retro-**portuale**. In particolare, è stata affrontata l'attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell'asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l'**Autorità portuale** possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione». La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali. «Le parti - è detto ancora nel comunicato - si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli Enti interessati. L'obiettivo è quello di porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due enti».

ECONOMIA E LAVORO

Gioia Tauro, vertice tra Autorità portuale e Corap sul futuro del gateway

Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali nonché dei contenziosi attivi tra i due enti

di Redazione | 3 febbraio 2021 | 18:49

«In un'atmosfera di fattiva collaborazione, si è tenuta, questa mattina, una riunione tra l'**Autorità portuale di Gioia Tauro** e il Consorzio regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione (Corap)». Lo riferisce un comunicato dell'**Autorità portuale**. A presiedere l'incontro è stato il commissario straordinario dell'Ente portuale, Andrea Agostinelli. Hanno partecipato il commissario liquidatore del Corap, Fernando Caldiero; il dirigente dell'area presidenza della Regione, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell'**Autorità portuale**, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti.

Nel corso della riunione - si afferma nella nota - sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l'**Autorità portuale** in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito portuale e retro-portuale. In particolare, è stata affrontata l'attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell'asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l'**Autorità portuale** possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione».

SECONDI SINI SOCIAL

19:01 - Il vitalizio per le vittime di camorra a moglie e suocera del boss: scatta il sequestro

18:58 - Rinaschia Scott, ex boss Rosarno: «Legami tra clan della Sibaritide e i Raggi»

18:24 - Automobilismo, Claudio Gullò ritorna in pista: il grave incidente a alle spalle

17:51 - Lega Pro, trasferita da domenica per il Catanzaro che perde in casa della Paganese

Gioia Tauro: verso intesa Authority Corap

Redazione

GIOIA TAURO Tracciato il percorso per raggiungere l'intesa tra Port Authority e Corap. In un'atmosfera di fattiva collaborazione, si è infatti tenuta questa mattina, una riunione tra Autorità portuale di Gioia Tauro e il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione Calabria (Corap). A presiedere l'incontro è stato il commissario straordinario dell'Ente portuale, Andrea Agostinelli, al quale hanno preso parte il commissario liquidatore del Corap Fernando Caldiero; il dirigente dell'area presidenza della Regione Calabria, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell'Autorità portuale, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti. Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l'Autorità portuale in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito portuale e retro portuale. In particolare, è stata affrontata l'attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell'asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la sua migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l'Autorità portuale possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione. La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali. Le parti si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli Enti interessati. L'obiettivo è quello di porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due Enti.



Cassa del Mezzogiorno: politica della portualità e Stato 'incapace'

Agli inizi degli anni '70 la Cassa del Mezzogiorno ritenne opportuno riconoscere alla Sardegna e alla Sicilia il ruolo di due grandi piastre logistiche nel Mediterraneo e alla fine degli anni '60 ipotizzò la nascita di un porto canale a Cagliari, che nel 1967 ottenne dal Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) un primo stanziamento di 270 miliardi di lire e tutto avvenne anche attraverso la costituzione di una Società controllata dall'Iri (Istituto per la ricostruzione industriale), la Siaca e nel 1974 cominciarono i lavori; in Sicilia invece la Cassa del Mezzogiorno seguì, sempre in quegli anni, l' avvio dei lavori dei porti di Termini Imerese, di Pozzallo e di Augusta. Mentre sempre la Cassa del Mezzogiorno fu artefice di tutte le evoluzioni funzionali del porto di Gioia Tauro: agli inizi degli anni Settanta; per una non facile situazione politica determinatasi in Calabria, l' area costiera della Piana di Gioia Tauro venne designata come sito adatto per ospitare il polo siderurgico di Reggio Calabria. La crisi della siderurgia fece naufragare il progetto del centro siderurgico. L' area di Gioia Tauro venne in seguito designata come sede di una nuova centrale elettrica dell' Enel a carbone anch' essa mai realizzata. L' area portuale interessata dai lavori, incompleti, fu infine ridestinata a grande porto commerciale dopo un interessante lavoro di analisi dei possibili fruitori condotto, sempre dalla Cassa, agli inizi degli anni '90, in seguito anche al convinto interesse del fondatore del Gruppo Contship Italia, Angelo Ravano . Di queste tre iniziative l' unica che possiamo ritenere vincente è quella del porto di Gioia Tauro ma è utile conoscere le motivazioni che non hanno assicurato un adeguato successo alle scelte portuali in Sardegna ed in Sicilia. Per quanto concerne il porto canale di Cagliari è bene ricordare che, per il periodo in cui era nata una simile idea, sicuramente avrebbe ottenuto un grande successo: era e sarebbe rimasto per sempre in termini di ubicazione il miglior Hub transhipment del Mediterraneo e avrebbe potuto raggiungere in pochi anni una movimentazione di 2-3 milioni di Teu (l'unità equivalente a container lunghi venti piedi). Vivendo in un Paese come il nostro, la Cassa sottovalutò l' assenza di un riferimento forte a scala nazionale nella difesa delle scelte compiute dall' organo centrale: infatti immediatamente la città di Livorno riorganizzò il suo impianto portuale, demolendo addirittura interessanti villini liberty adiacenti alle aree portuali e offrì, in pochissimo tempo, al mercato della logistica una piastra container che già nel 1975 riuscì a movimentare oltre 600mila Teu. Agli inizi degli anni '80, sempre la Cassa del Mezzogiorno, ritenne che il porto di Augusta e quello di Pozzallo per la loro ubicazione geografica (primi scali portuali all' epoca della Unione europea nel Mediterraneo) potessero diventare ottime piastre container e sempre in quegli anni con il progetto italo-greco prese corpo anche il lancio dello scalo portuale di Taranto non solo come piastra logistica a supporto del centro siderurgico, ma anche come ottima piastra transhipment. Quindi Cagliari, Pozzallo-Augusta, Gioia Tauro e Taranto rappresentano quattro intuizioni davvero lungimiranti e, addirittura, quella del porto canale di Cagliari, per gli anni in cui era stata concepita e per la rilevanza strategica che l' isola avrebbe ricoperto nell' intero bacino del Mediterraneo, possiamo definirla la più forte perché anticipava possibili piani portuali avviati dalla Francia con il porto di Fos e dalla Spagna con gli impianti portuali di Valencia e di Algeciras. Poi negli anni '90 l' Italia, pur disponendo di un Piano generale dei trasporti che con una apposita norma aveva identificato solo 7 (sette) sistemi portuali e che quindi evitava la nascita di proposte impossibili o concorrenziali fra loro, assistette ad una vera esplosione di pianificazioni autonome di oltre 20 realtà portuali. Esistono, sempre risalenti a quegli anni, studi di fattibilità di grandi società di ingegneria e di





per ogni singola realtà portuale una movimentazione iniziale di un milione di Teu e nell' arco di un triennio di oltre tre milioni di Teu. Eravamo in realtà spettatori di un grande paradosso davvero incredibile: negli anni '90 nell' intero Mediterraneo si movimentavano circa 15-20 milioni di Teu e, secondo le previsioni fatte dalle varie Società di pianificazione, i porti italiani sarebbero stati pronti a riceverne oltre 40 milioni di Teu. Nel 2020 il totale dei Teu complessivamente imbarcati e sbarcati in giro per lo Stivale è stato di circa 10,5 milioni di Teu (vedi tabella), di cui poco più di 3 milioni di Teu presso il porto di transhipment di Gioia Tauro. Nel 2019, secondo i dati ufficiali di **Assoport** , il totale dei traffici container nei porti italiani era stato di 10.770.017 Teu, di cui 3.572.042 di transhipment e 7.197.975 container in import/export. Una prima considerazione da fare è quella che tutto sommato i volumi di merce containerizzata (in Teu) nell' anno appena trascorso sembrano aver tenuto nel nostro Paese, nonostante la crisi economica innescata dalla pandemia di Covid-19 . Posso quindi concludere che la Cassa del Mezzogiorno aveva cominciato negli anni Settanta a costruire una strategia che oltre ad essere, come detto prima, lungimirante aveva anche una finalità legata ad una esigenza del Paese ed in modo particolare del Mezzogiorno: amplificare al massimo le rendite di posizione delle portualità del Sud . Ebbene, oggi dopo quasi mezzo secolo, facendo un bilancio scopriamo che l' Italia movimentata in tutto circa 10 milioni di Teu e il porto del Pireo ne movimentata circa 5,7 milioni, quello di Valencia 5,4 milioni e quello di Algeciras 5,1 milioni. In realtà in soli tre impianti portuali si movimentano oltre 15 milioni di Teu. Questo triste bilancio ci conferma ancora una volta quanto sia mancata, soprattutto, in questi ultimi anni una strategia dello Stato nella definizione delle articolazioni funzionali e nella gestione della nostra offerta portuale. Sulla base di tali risultati, tutti dobbiamo fare autocritica. Infatti una politica portuale non si inventa in un anno o in un lustro, per questo ho ritenuto utile effettuare un' analisi sintetica del passato per fare emergere i limiti e le responsabilità di chi direttamente o indirettamente ha gestito o non ha gestito in modo adeguato un comparto che era ed è il motore della crescita. Infatti il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale 'veicolo' dello sviluppo del commercio internazionale: il 90 per cento delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12 per cento del Pil globale . (*) Tratto dalle Stanze di Ercole.

Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro. Tracciato il percorso per definire l' accordo tra Autorità portuale e Corap

Redazione ReggioTV

In un' atmosfera di fattiva collaborazione, si è tenuta, questa mattina, una riunione tra **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione Calabria (Corap). A presiedere l' incontro è stato il commissario straordinario dell' Ente **portuale**, Andrea Agostinelli, al quale hanno preso parte il commissario liquidatore del Corap Fernando Caldiero; il dirigente dell' area presidenza della Regione Calabria, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell' **Autorità portuale**, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti. Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l' **Autorità portuale** in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito **portuale** e retro-**portuale**. In particolare, è stata affrontata l' attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell' asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la sua migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l' **Autorità portuale** possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione. La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali. Le parti si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli Enti interessati. L' obiettivo è quello di porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due Enti. 03-02-2021 16:45.



A PRESIDARE L' INCONTRO È STATO IL COMMISSARIO STRAORDINARIO DELL' ENTE PORTUALE ANDREA AGOSTINELLI

Gioia Tauro. Tracciato il percorso per definire l'accordo tra Autorità portuale e Corap

In un'atmosfera di fattiva collaborazione, si è tenuta, questa mattina, una riunione tra Autorità portuale di Gioia Tauro e il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione Calabria (Corap).

A presiedere l'incontro è stato il commissario straordinario dell'Ente portuale, Andrea Agostinelli, al quale hanno preso parte il commissario liquidatore del Corap Fernando Caldiero, il dirigente dell'area presidenza della Regione Calabria, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto, il segretario generale dell'Autorità portuale, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti.

Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l'Autorità portuale in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito portuale e retro-portuale.

In particolare, è stata affrontata l'attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell'asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la sua migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l'Autorità portuale possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione.

La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali.

Le parti si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli Enti interessati.

L'obiettivo è quello di porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due Enti.

03-02-2021 16:45

Gioia Tauro: tracciato il percorso per definire l' accordo tra autorità portuale e Corap

Si è tenuta, questa mattina, una riunione tra Autorità portuale di Gioia Tauro e il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione Calabria (Corap)

In un' atmosfera di fattiva collaborazione, si è tenuta, questa mattina, una riunione tra **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** e il Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività produttive della Regione Calabria (Corap). A presiedere l' incontro è stato il commissario straordinario dell' Ente **portuale**, Andrea Agostinelli, al quale hanno preso parte il commissario liquidatore del Corap Fernando Caldiero; il dirigente dell' area presidenza della Regione Calabria, Tommaso Calabrò, che ha la delega al porto; il segretario generale dell' **Autorità portuale**, Pietro Preziosi, e i responsabili legali dei tre Enti coinvolti. Nel corso della riunione sono state esaminate le diverse questioni inerenti lo sviluppo delle aree portuali e retro-portuali. Tra gli argomenti trattati, la circostanza, ormai ventennale, del contenzioso in essere tra il Corap e l' **Autorità portuale** in merito alla rivendicazione dei titoli di proprietà di molte aree, che ricadono in ambito **portuale** e retro-**portuale**. In particolare, è stata affrontata l' attinenza di queste aree con il raccordo ferroviario, strategiche per lo sviluppo complessivo del gateway. Si è, quindi, parlato dell' asse viario e della relativa manutenzione ordinaria e della necessità di interventi urgenti per la sua messa in sicurezza, al fine di garantirne la sua migliore fruibilità. A tale proposito, è stata proposta la stipula di una convenzione attraverso la quale l' **Autorità portuale** possa divenire Ente attuatore degli interventi di manutenzione. La riunione si è conclusa con la manifestata volontà reciproca di adottare provvedimenti congiunti, che garantiscano il superamento di tutti gli ostacoli burocratici, finora intercorsi, e che hanno rappresentato un freno al pieno sviluppo di tutte le aree portuali. Le parti si sono, quindi, aggiornate al prossimo martedì per una riunione dedicata agli aspetti legali e a cui prenderanno parte, esclusivamente, i rappresentanti legali degli Enti interessati. L' obiettivo è quello di porre le basi per la definizione di un accordo transattivo, che consenta di mettere fine alle vecchie questioni che hanno visto coinvolti i due Enti.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia

Porto chiuso per le scorie

Otto punti all'ordine del giorno, l'ufficializzazione dell'adesione del neo consigliere Marco Piro al gruppo misto, la ricostituzione delle commissioni consiliari con l'ingresso di Ugo Cantelli in quella Bilancio e di Maddalena Multineddu in quella Lavori pubblici. Il consiglio comunale si è aperto con un coro compatto di no allo stoccaggio delle scorie nucleari nell'isola e all'utilizzo del porto di Olbia per il traffico e la sosta dei mezzi contenenti le scorie, con l'intenzione di dichiarare denuclearizzato l'intero territorio comunale e con la proposta di richiedere alla Port Authority l'emanazione di una delibera che vieti lo sbarco delle scorie nucleari nello scalo olbiese. Approvato definitivamente il piano di fabbricazione della zona di viale Aldo Moro alta che prevede una nuova variazione volumetrica delle abitazioni, nuove opere edilizie, nuove aree verdi e una nuova viabilità. Approvata, anche, l'assegnazione, per venti anni, di un'area di settecento metri quadri alla parrocchia di San Paolo Apostolo di Murta Maria per la realizzazione di un centro di aggregazione sociale che disporrà anche di una biblioteca. (t.c.)



Immagine
non disponibile

Sviluppo dell' area dello Stretto Sinergia tra i sindacati e Mega

Fari sulla conurbazione tra Reggio e Messina

Nella sede della Cisl si è svolto un incontro operativo con il presidente dell' **Autorità portuale di sistema** dello Stretto Mario Mega. I segretari dei sindacati di Cgil, Cisl e Uil chiedono collaborazione tra le due sponde dello Stretto: «Reggio e Messina ed un **sistema** integrato di trasporti e servizi, potrebbero proiettare l' area metropolitana dello stretto nelle sfide del futuro con credibilità e funzionalità. Dunque apprezziamo di buon grado la volontà del presidente Mega di averci inseriti nel partenariato economico e sociale dell' **Autorità portuale di sistema** dello Stretto. Una considerazione sindacale confederale che non matura oggi, ma nasce da quando si istituì formalmente l' Area Integrata dello Stretto, salutata subito con interesse intuendo che, solo in concertazione con le istituzioni che hanno visione, competenze e capacità progettuale, si possono creare le basi di un "ponte" culturale, strategico e urbanistico tra le due sponde, ancor prima che infrastrutturale» chiosano Rosy Perrone e Gregorio Pititto. Da parte sua Mega ha detto: «Sono molto soddisfatto e ringrazio i segretari confederali per avermi consentito di illustrare quali siano le strategie del breve e medio termine dell' **Autorità di sistema**. Tengo molto al rapporto con i sindacati perché rappresentano sia la parte direttamente coinvolta nel lavoro **portuale**, ma anche le esigenze dei cittadini che spesso sono i primi utenti dei servizi dei porti. Come management, abbiamo sviluppato come strategia principale proprio l' attenzione alla qualità dei servizi offerti ai passeggeri e nello specifico, un programma mirato a migliorare le condizioni di tutti i pendolari e di tutti coloro si spostano tra Messina e Villa in un ambito oramai che naturalmente tende alla conurbazione». Il presidente dell' **Autorità** ha anche espresso la volontà di approfondire il confronto sia su temi specifici che riguardano la tutela e lo sviluppo del lavoro nei porti ma anche su quelle che sono le aspettative della collettività rispetto all' utilizzo delle infrastrutture dello stretto. «Il principio della relazionalità - ha concluso Mega - per l' **Autorità** dello Stretto costituisce un elemento di grande sinergia; motivo per il quale ho aderito alla richiesta delle settimane scorse di poter coinvolgere nel nostro organismo di partenariato della risorsa mare, oltre alle segreterie legate ai settori di riferimento, anche le rappresentanze confederali di Reggio Calabria e Messina. Dunque, sia lato calabrese che lato siciliano in maniera da poter, nel nostro nel nostro organismo di consultazione, anche allargare al punto di vista dei sindacati. Ringrazio per l' attenzione che è stata posta alle nostre attività e spero nel futuro si possano anche trovare momenti di sintesi su iniziative specifiche a vantaggio soprattutto dei lavoratori nostri porti e delle comunità conturbate».



SINERGIA ISTITUZIONALE Con Mario Mega

Stretto, la Cisl incontra il presidente dell' Autorità portuale di sistema

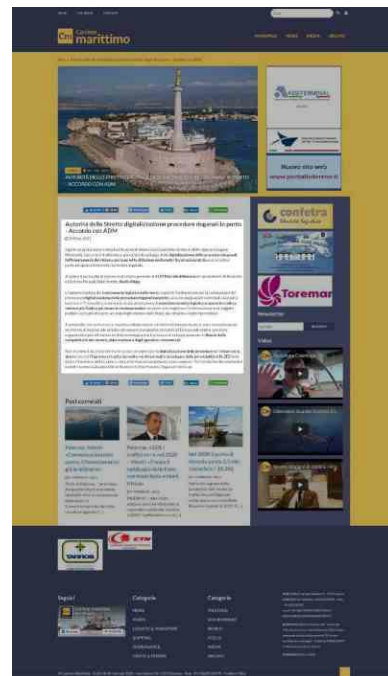
Si è svolto presso la sede provinciale della Cisl di Reggio Calabria un incontro operativo con il Presidente dell' **Autorità portuale di sistema** dello Stretto ing. Mario Mega. I segretari generali nell' apprezzare il metodo costruttivo di confronto hanno sottolineato come l' impegno delle organizzazioni sindacali, in riva allo Stretto, sia sempre andato nella direzione di creare una forza sistemica che potesse strutturare reti e relazioni nelle 'Twin Cities'. Reggio e Messina ed un **sistema** integrato di trasporti e servizi, potrebbero proiettare l' area metropolitana dello stretto nelle sfide del futuro con credibilità e funzionalità. "Dun que apprezziamo di buon grado la volontà del Presidente Mega di averci inseriti nel partenariato economico e sociale dell' Autorità **portuale di sistema** dello Stretto. Una considerazione sindacale confederale che non matura oggi, ma nasce da quando si istituì formalmente l' Area Integrata dello Stretto, salutata subito con interesse intuendo che, solo in concertazione con le istituzioni che hanno visione, competenze e capacità progettuale, si possono creare le basi di un 'ponte' culturale, strategico e urbanistico tra le due sponde, ancor prima che infrastrutturale." - chiosano Rosy Perrone e Gregorio Pititto. L'

ing. Mega, ha ribadito la centralità del dialogo e del confronto con le parti sociali, indispensabile per un percorso di sviluppo e di conurbazione delle due sponde dello Stretto. Queste le sue parole: "Sono molto soddisfatto e ringrazio i Segretari confederali di Reggio Calabria per avermi consentito di illustrare quali siano le strategie del breve e medio termine dell' **Autorità di sistema**. Tengo molto al rapporto con i sindacati perché rappresentano sia la parte direttamente coinvolta nel lavoro **portuale**, ma anche le esigenze dei cittadini che spesso sono i primi utenti dei servizi dei porti. Come management, abbiamo sviluppato come strategia principale proprio l' attenzione alla qualità dei servizi offerti ai passeggeri e nello specifico, un programma mirato a migliorare le condizioni di tutti i pendolari e di tutti coloro si spostano tra Messina e Villa in un ambito oramai che naturalmente tende alla conurbazione". Il Presidente dell' **Autorità** ha anche espresso la volontà di approfondire il confronto sia su temi specifici che riguardano la tutela e lo sviluppo del lavoro nei porti ma anche su quelle che sono le aspettative della collettività rispetto all' utilizzo delle infrastrutture dello stretto. "Il principio della relazionalità - ha concluso Mega - per l' **Autorità** dello Stretto costituisce un elemento di grande sinergia; motivo per il quale ho aderito alla richiesta delle settimane scorse di poter coinvolgere nel nostro organismo di partenariato della risorsa mare, oltre alle segreterie legate ai settori di riferimento, anche le rappresentanze confederali di Reggio Calabria e Messina. Dunque, sia lato calabrese che lato siciliano in maniera da poter, nel nostro nel nostro organismo di consultazione, anche allargare al punto di vista dei sindacati. Ringrazio per l' attenzione che è stata posta alle nostre attività e spero nel futuro si possano anche trovare momenti di sintesi su iniziative specifiche a vantaggio soprattutto dei lavoratori nostri porti e delle comunità conturbate".



Autorità dello Stretto digitalizzazione procedure doganali in porto - Accordo con ADM

Siglato un protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema portuale dello Stretto e ADM (Agenzia Dogane Monopoli). L'accordo é finalizzato a potenziare lo sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, l'efficientamento del sistema portuale ed la diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. A siglare il protocollo di impresa il direttore generale di ADM Marcello Minenna ed il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega. L'implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. Il Protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a migliorare l'interlocuzione tra i soggetti pubblici e private che sono a tutela degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Il protocollo, che assicurerà la massima collaborazione a livello di sistema portuale, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del sistema, delle imprese e degli operatori commerciali. Non in ultimo l'accordo metterà in campo strumenti per la digitalizzazione delle procedure su l'imbarco e lo sbarco nonché l'ingresso e l'uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i Porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse.



Adm ed Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

GAM EDITORI

3 febbraio 2021 - Il Direttore Generale di ADM Marcello Minenna ed il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto Mario Mega hanno siglato un protocollo d' intesa finalizzato al potenziamento dello sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali, all' efficientamento del **sistema** portuale ed alla diffusione dei benefici fiscali assicurati da una corretta e puntuale applicazione della normativa doganale. L' implementazione del tracciamento logistico delle merci, requisito fondamentale per la realizzazione del processo di digitalizzazione delle procedure doganali nel porto, sarà uno degli aspetti principali sui quali si lavorerà. Il Protocollo si inserisce in un più ampio piano di ammodernamento logistico e operativo volto a rendere più fluide e più sicure le movimentazioni nel porto ed a migliorare le sinergie tra le entità pubbliche e private che vi operano, a salvaguardia degli interessi dello Stato, dei cittadini e degli imprenditori. Il protocollo, che assicurerà la massima collaborazione a livello di **sistema** portuale, è stato concepito quale strumento di impulso alle attività che vedono protagonisti entrambi gli Enti e quale miglior soluzione organizzativa per affrontare la sfida tecnologica che il processo di sviluppo pone per il rilancio della competitività del **sistema**, delle imprese e degli operatori commerciali. Fra le altre iniziative oggetto dell' accordo da segnalare la digitalizzazione delle procedure riguardanti l' imbarco e lo sbarco nonché l' ingresso e l' uscita dai nodi e varchi portuali e lo sviluppo delle potenzialità delle ZES della Sicilia Orientale e della Calabria, nei cui territori di competenza sono compresi i Porti dello Stretto, mediante i benefici connessi alla possibile istituzione di Zone Franche Doganali intercluse.



Il retroscena Le convenzioni vengono pagate per 55 milioni dallo Stato e per 65 da Palazzo d'Orleans

La battaglia navale sulle rotte per le isole

La fine del duopolio dei collegamenti è destinato ad aprire un mercato da 200 milioni di euro Lauro lancia un' offerta, la Regione vuole acquistare due traghetti da dare in comodato a Caronte

di Giada Lo Porto e Claudio Reale È un mercato che vale almeno 200 milioni, metà dei quali di provenienza pubblica. E nel quale adesso tenta di entrare Salvatore Lauro, l'ex senatore di Forza Italia ed ex patron di Siremar. Nei mari siciliani si combatte una guerra di posizione sui collegamenti per le isole minori: l'affare al momento è appannaggio di un duopolio formato da Liberty Lines e Caronte, ma alla fine dell'anno scorso la Regione ha pubblicato un bando per aprire il servizio al mercato. Solo due tratte hanno attirato offerte: Egadi ed Eolie, che Lauro vuole coprire per i collegamenti veloci. E mentre i passeggeri delle navi Liberty protestano per il rincaro degli abbonamenti, la Regione si prepara anche a investire sulle flotte: con 142 milioni di provenienza ministeriale verranno acquistate almeno due navi da mettere a disposizione di Caronte. Gratis. Abbiamo una barca il punto è che la flotta è davvero molto vecchia. Attualmente, infatti, sulle rotte che collegano Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria con la Sicilia sono in servizio navi la cui costruzione risale anche al 1974: sono le navi di Caronte, che gestisce tutti i traghetti, e Liberty Lines, che invece controlla tutti gli aliscafi. Della prima categoria sono le navi che la Regione acquisterà: una sarà impiegata sulla rotta per Lampedusa e una per le Eolie. «Le navi - assicura l'assessore alle Infrastrutture Marco Falcone - saranno concesse in comodato d'uso gratuito, ma risparmieremo sulla parte della manutenzione che compete alla Regione. Speriamo che col Recovery ci siano altri finanziamenti: stipuleremo un contratto aperto, così se arriva altro denaro acquisteremo una terza nave da impiegare per le Egadi. Le imbarcazioni saranno messe a disposizione del segmento nazionale dei collegamenti». Finché la barca va il sistema, infatti, si regge su una pioggia di denaro pubblico: le convenzioni, che sono state prorogate per tutto il 2021, vengono pagate per 55 milioni dallo Stato e per 65 dalla Regione, ma non c'è distinzione tangibile fra i due segmenti. In questo mercato - che ovviamente guadagna anche dai biglietti - tenta di inserirsi Lauro, che corre sia con la Alilauro che con la Lauro.it per coprire le tratte senza contributi pubblici: le offerte, però, secondo la Regione sono incomplete. «Che si spezzi il duopolio è positivo - osserva l'assessore - ma quelle proposte prevedono l'uso di navi vecchie di trent'anni. Sono più giovani rispetto all'attuale flotta, ma è necessario che le imbarcazioni siano state ammodernate» » L'altra contestazione riguarda il periodo: «Abbiamo chiesto chiarimenti - prosegue Falcone - perché sembra che l'offerta sia valida solo per l'estate. Non puoi prendere la rotta solo quando c'è il maggior ricavo». Mare salato Volere scaricare i costi dell'inverno, però, è proprio l'accusa che viene mossa a Liberty lines dopo la decisione di sospendere il rinnovo degli abbonamenti con tariffa scontata: «La Regione - accusa l'assessore ai Trasporti di Favignana, Vito Vaccaro - paga Liberty Lines proprio per questo. Non può scaricare sui pendolari il costo dei mesi invernali a basso traffico». A Salina Carmela Marra la pensa allo stesso modo ed essendo un avvocato ha già preparato una diffida da inviare fra gli altri a Falcone e al presidente della Regione Nello Musumeci: «Chiediamo che le autorità garanti preposte esercitino le attività di regolazione dei trasporti e quella della concorrenza e del libero mercato - vi si legge - la gestione dei trasporti e l'





La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

di turisti per la quasi totalità dell' anno». «La perdita economica delle isole minori dice Roberta Messina, proprietaria di una casa a Ustica - sarà fortissima. Noi proprietari a queste condizioni ci andremo meno spesso » . « Chiediamo alla Regione di intervenire - dice Claudio Bellomo, che vive a Ustica, fra i primi a sollevare il problema - È incredibile che una società privata possa permettersi di prendere in totale autonomia certe decisioni quando dal pubblico viene abbondantemente finanziata » . La compagnia, intanto, sta alla finestra: «I contatti con la Regione - commenta - sono in corso». Perché questa guerra si combatte sulle posizioni. E chi la combatte sa anche come navigare a vista. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Terminal e stazione marittima così il porto cambia volto

Un restyling che comprende le zone imbarchi per le crociere e per gli aliscafi, il dragaggio per abbassare i fondali, il nuovo molo del Castello a mare e il collegamento con via Amari

di Tullio Filippone Per capire come sarà il porto di Palermo del futuro, basta salire al secondo piano della nuova stazione marittima, schivando i sacchi di cemento e gli operai al lavoro, e affacciarsi dalle finestre. A sinistra si vede il Monte Pellegrino, a destra il nuovo terminal aliscafi della banchina Sammuzzo, dove il campo visivo non si scontra più con la schiera disordinata di container, edifici e ostacoli. È lo scenario che entro settembre vedranno i croceristi che sbarcheranno dai colossi del mare di Msc e Costa, che a suon di milioni si sono aggiudicate la gestione del terminal per i prossimi 30 anni. Per avere una visione d'insieme di cosa sta succedendo dal luglio 2017, quando il presidente Pasqualino Monti si è insediato, va detto che oltre alla stazione aliscafi e a quella marittima, i dragaggi per abbassare i fondali sono quasi pronti e presto saranno rimossi i due bacini galleggianti da 19 e 52mila tonnellate che ostacolano le navi. Ma il bello deve ancora arrivare: 25,5 milioni per il molo trapezoidale, quello del Castello a mare, e 35 milioni di euro per la porta d'accesso di via Crispi tra porto e città. La stazione marittima Nella città dei cantieri infiniti e delle incompiute, la stazione marittima del molo Vittorio Veneto sarà pronta entro la fine dell'estate. Ostacoli ce ne sono stati non pochi, se si pensa che non si è mossa una pietra per sette anni, a causa di un contenzioso con la ditta e che fino alla primavera del 2018 il molo è stato sotto sequestro giudiziario per rischio statico. «La stazione è stata riprogettata per servire due navi: al primo piano e al terzo piano si faranno le operazioni di check in, nel mezzo ci sarà un'area per servizi commerciali, bar e ristorante e all'ultimo piano, su una terrazza, ci sarà un ristorante vista mare aperto alla città», dicono il presidente Monti e l'ingegnere responsabile Salvatore Acquista. Sporgendosi dalle finestre ancora spoglie, si vede lo specchio di acqua, dove il prossimo 5 marzo finirà il dragaggio da 30 milioni per adeguare il fondale all'ingresso dei giganti del mare. Dall'altro lato un traghetto lascia appena intuire come attraccheranno le navi con i turisti. La figura della stazione si vede nitida dalla dirimpettaia e rinnovata banchina Sammuzzo, che ospita il terminal aliscafi inaugurato lo scorso ottobre. «Da qui per le Eolie e Ustica partono un milione di passeggeri all'anno - dice ancora Monti - quando la pandemia sarà finita puntiamo ai tre milioni». Molo trapezoidale Ma la rivoluzione del "waterfront" i palermitani la vedranno nel cosiddetto molo trapezoidale, chiamato così per la sua geometria vista dall'alto o su Google Maps, ma noto a tutti per il Castello a mare. Tra un mese saranno aggiudicati i lavori da 25,5 milioni di euro per rivoluzionare tutta l'area in 18 mesi, parco archeologico compreso, e cancellare gli errori del passato: dalla demolizione iniziata nel '23, quando il castello fece spazio al porto e spuntarono come funghi schiere disordinate di edifici, fino agli sprechi degli anni Ottanta, quando sulla banchina Nord furono erette due grandi gru mai utilizzate e costate 70 miliardi di vecchie lire, che sono state demolite solo di recente. Al loro posto, in un'area di 26mila metri quadrati, saranno costruiti edifici per bar e ristoranti con un'area sport e giochi, un laghetto artificiale di 8mila metri quadrati, un auditorium e un anfiteatro da 200 posti, con la ripavimentazione e "disvelamento" del perimetro del Castello a mare e una passeggiata collegata alla "promenade" della Cala. La via Crispi Ma la grande sfida inserita dal governo dimissionario tra le opere strategiche fondamentali



La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

per il paese, con tanto di investitura di Monti quale commissario con poteri speciali, è il dispositivo "interfaccia città porto": 35 milioni e un progetto redatto dallo studio Valle 3.0, aggiudicatario del concorso. Oltre al nuovo terminal del porto, un sistema di spazi pubblici e giardini di palme all' altezza di via Crispi, attraversabili con passaggi sopraelevati e terrazze, direttamente collegato a via Amari. La porta dal mare della città. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Palermo, Monti: «Commissariamento opere, il finanziamento già lo abbiamo»

Porto di Palermo - intervista Pasqualino Monti presidente dell'AdSP «Per la realizzazione delle opere, il Commissariamento darebbe un valore aggiunto in termini temporali» e darebbe una risposta «assolutamente necessaria a una mole di lavoro che sta piovendo nei nostri scali».

Lucia Nappi LIVORNO - I lavori di completamento per la messa in sicurezza nel porto di Palermo del bacino di carenaggio da 150.000 tonnellate e, l'intervento per i lavori di sistemazione e riqualificazione dell'interfaccia porto città, sono le opere che il porto di Palermo attende da tempo, interventi già finanziati, la cui realizzazione in tempi veloci consentirebbe di dare risposte - sia nell'ambito delle costruzioni navali che all'incremento delle linee ro-ro e dei traffici di mezzi pesanti - risposte «assolutamente necessarie ad una mole di lavoro che sta piovendo nei nostri scali» - Sono queste le parole di Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, dei quattro porti (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) intervenuto, nelle ore scorse, in audizione alla Camera - Commissioni riunite Ambiente e Trasporti, nell'ambito dell'esame del nuovo testo dello schema di dpcm recante l'individuazione degli interventi infrastrutturali (ai sensi dell'art. 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 dei soggetti designati Commissari straordinari ai sensi dell'art. 2). Commissariamento opere «Per la realizzazione delle opere il Commissariamento darebbe un valore aggiunto in termini temporali» - spiega Monti - «Abbiamo intenzione di fare un unico appalto per divenire in maniera molto rapida alla realizzazione dell'opera e al collaudo». «Il finanziamento è già in pancia alla nostra Autorità, pertanto siamo già nelle condizioni immediatamente di poter operare immediatamente, a differenza di chi aspettava la definizione del Recovery Fund. Le norme ci consentono già di poterlo fare, ma operare con un procedimento molto rapido e snello previsto dal DPCM, consentirebbe alla struttura commissariale di limitare i tempi». Il bacino di carenaggio da 150.000 tonn. Il bacino da 150 mila tonn. è un'opera che Fincantieri aspetta da circa 40 anni. Negli ultimi 3 anni siamo riusciti a mettere in condizione il bacino di andare avanti con la finitura delle lavorazioni. Il finanziamento ottenuto sull'opera, circa 81 milioni di euro, fa riferimento al decreto ministeriale 353 del 13/08/2020 dal Fondo Infrastrutture ci consentirà di concludere le operazioni di finitura del bacino". Lo stabilimento di Fincantieri di Palermo pertanto con questa opera potrà lavorare, non solo all'allungamento delle navi e alla loro manutenzione come avviene ad oggi, ma anche alla costruzione di nuove unità navali. Nell'accordo che lega il gruppo cantieristico al porto di Palermo, con un contratto sottoscritto fino al 2057, significa che dal 2024 Fincantieri potrà iniziare la costruzione di nuove navi. Gli interventi di messa in sicurezza del bacino fanno riferimento non solo agli 81 milioni ma anche a 39 milioni del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (ai sensi della legge 23/12/2014 n. 190 con delibera Cipe n. 47 del 2019). «I lavori che fanno riferimento ai 39 milioni sono per la parte a mare del bacino per interventi che renderanno possibile il varo di imbarcazioni di grande dimensione» Lavori di interfaccia porto-città Per i lavori di sistemazione e riqualificazione dell'interfaccia porto-città spiega il presidente dell'ente portuale i traffici ro-ro di Palermo sono cresciuti del 22% incrementando la presenza di mezzi pesanti e semirimorchi - come già anticipato da Corriere marittimo - «nel mese di gennaio di quest'anno abbiamo registrato circa il 70% di traffico ro-ro in più rispetto al 2019». Un incremento che sta proseguendo in maniera decisa anche per il 2021 e prevede il raddoppio delle linee con il nord Italia e con il nord Africa. Pertanto l'interfaccia porto città consentirà di creare delle aree di accumolo per i mezzi in imbarco e sbarco, decongestionando tutta la città dal traffico pesante. Termini Imerese Il porto di Termini Imerese sarà un ulteriore elemento di alleggerimento del traffico di



mezzi pesanti dalla città di Palermo, perchè qui si sposterà una parte



Corriere Marittimo

Palermo, Termini Imerese

di questo traffico. «Per Termini Imerese» - conclude Monti - «abbiamo in corso le opere di costruzione del porto perchè questo non esisteva, abbiamo già investito quasi 100 milioni, siamo al dragaggio, abbiamo già realizzato il molo di sopraflutto e siamo alla finitura del molo di sottoflutto»- «L'intervento di l'interfaccia porto-città per 35 milioni euro già finanziati con la possibilità di limitare l'accesso sulle corsie cittadine ed entrare direttamente in porto e farepiattaforma di accumolo all'interno del porto stesso».

Palermo, +22% i traffici ro-ro nel 2020 - Monti: «Presto il raddoppio delle linee con Nord Italia e Nord Africa»

PALERMO - «Nel 2020, sebbene anno non fortunato a causa della pandemia, rispetto al 2019 i traffici dei ro-ro, di mezzi pesanti e di semirimorchi, nel porto di Palermo sono incrementati di circa il 22%. «Nel mese di gennaio di quest'anno abbiamo registrato circa il 70% di traffico ro-ro in più rispetto al 2019. Un incremento che sta proseguendo in maniera decisa anche per il 2021. Inoltre per le interlocuzioni che abbiamo con molti degli operatori ro-ro siamo consapevoli che ci sarà anche il raddoppio delle linee che abbiamo con il nord Italia e con il nord Africa tenderanno ulteriormente alla crescita». Sono queste le dichiarazioni di Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale, dei quattro porti (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) intervenuto, nelle ore scorse, in audizione alla Camera - Commissioni riunite Ambiente e Trasporti, presso l'Aula della Commissione Trasporti, nell'ambito dell'esame del nuovo testo dello schema di decreto del presidente del Consiglio recante l'individuazione degli interventi infrastrutturali (ai sensi dell'art. 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 dei soggetti designati Commissari straordinari ai sensi dell'art. 2).



Notizie

Palermo, Termini Imerese

Porto di Palermo: traffico ro/ro in aumento del 70%

Le ultime novità sulle infrastrutture. Via libera da Bruxelles per gli aiuti di Stato all' aeroporto Fellini di Rimini

Nel primo mese dell' anno il traffico ro/ro del porto di Palermo è aumentato del 70% rispetto allo stesso mese dello scorso anno mentre il 2020 che si è concluso, nonostante la pandemia e il lockdown di due mesi, ha visto un aumento del 20% del traffico ro/ro e semirimorchi rispetto all' anno precedente. Lo ha detto in videoconferenza il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare di Sicilia Occidentale, **Pasqualino Monti**, nel corso di una audizione delle Commissioni riunite Ambiente e Trasporti, presso l' Aula della Commissione Trasporti della Camera dei deputati, nell' ambito dell' esame del nuovo testo dello schema di decreto del Presidente del Consiglio che individua i commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali nei porti. **Monti** ha parlato degli investimenti in corso a Palermo: si tratta di tre interventi compresi in due opere diverse; la messa in sicurezza del porto e il rifacimento del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate "che porterà a partire dal 2024 alla possibilità di costruire nuove navi nel cantiere di Palermo, un' opera che si attende da 40 anni e gli interventi per l' interfaccia Porto-Città". Via libera da Bruxelles per gli aiuti di Stato all' aeroporto Fellini di Rimini "Un risultato straordinario che sostiene il nostro piano strategico sui voli. È il segno evidente che ci avevamo visto giusto e che tutti i quattro aeroporti dell' Emilia-Romagna possono non solo convivere ma sviluppare in modo decisivo le nostre infrastrutture ed essere sempre più determinanti per i collegamenti da e per l' Europa". Lo ha affermato Andrea Corsini, assessore regionale a Trasporti e Infrastrutture, a propositi del via libera della Commissione Ue agli aiuti di Stato per l' aeroporto Fellini di Rimini pari a 12 milioni di euro. "Questa decisione arriva in un momento molto delicato per la crisi innescata dalla pandemia, e proprio per questo è ancora più importante. Il rilancio dell' infrastruttura romagnola avrà infatti un impatto positivo con ricadute economiche significative sull' intero territorio regionale. Ora è necessario accelerare tutti i passaggi, a partire dal primo in Assemblea legislativa per l' approvazione della legge utile ad autorizzare i fondi di aiuto, per far sì che siano messi a terra gli investimenti previsti nel piano aziendale AIRimum" ha aggiunto Corsini. Aiscat: preoccupati per il ritardo con il quale l' Italia si sta muovendo "Il settore autostradale è senz' altro pronto a dare un contributo concreto alla rinascita economica e infrastrutturale del nostro Paese ma è anche preoccupato per il ritardo con il quale l' Italia si sta muovendo rispetto ai suoi partners europei". Lo ha affermato il direttore generale dell' Aiscat e presidente di Asecap, Massimo Schintu, nel corso di un' audizione davanti alle Commissioni Trasporti e Ambiente della Camera sul Piano Nazionale Ripresa e Resilienza. "Molti Paesi dell' Unione hanno infatti già inviato a Bruxelles i loro progetti per l' impiego delle risorse del Piano Next Generation EU, dando priorità alla modernizzazione delle reti autostradali, mediante il finanziamento di investimenti infrastrutturali e proponendo progetti che declinano in vario modo la mobilità e il trasporto sostenibile mediante la elettrificazione delle reti (installazione di stazioni di ricarica elettrica) e la digitalizzazione e connessione delle infrastrutture (smart roads). Il Pnrr costituisce, il terreno dal quale far ripartire un' importante fetta del mondo economico ed imprenditoriale nazionale, del quale fa certamente parte anche il Settore autostradale che, con i suoi 17,5 miliardi di investimenti effettuati nel periodo 2008-2018 e 11,5 miliardi programmati nel periodo 2019-2029, rappresenta un moltiplicatore economico di progetti e iniziative non solo per il mondo delle concessioni autostradali ma anche per il trasporto urbano e i servizi alla mobilità" ha aggiunto Schintu.

notizie.it

Home > Finanza e investimenti > Porto di Palermo: traffico ro/ro in aumento del 70%
03/02/2021

Porto di Palermo: traffico ro/ro in aumento del 70%

a cura di **investire**

Condividi su Facebook

Le ultime novità sulle infrastrutture. Via libera da Bruxelles per gli aiuti di Stato all'aeroporto Fellini di Rimini



SENZA INFRASTRUTTURE MIGLIORI NON C' È CRESCITA

Paolo Costa

Toccherà a Mario Draghi provare a far passare il cammello del Recovery Plan attraverso la cruna delle condizionalità Ue? È da sperare. Perché l'Italia avrà saputo approfittare del Next Generation Eu solo se alla fine del 2026 sarà riuscita a rimettersi stabilmente su un sentiero di aumento del Pil superiore al 2% annuo. Dove «stabilmente» sta anche per un riuscito aggancio alle transizioni verde e digitale. Nessun altro risultato di "sostenibilità o inclusione" potrebbe compensare l'obiettivo 2% che è la condizione per arrivare alla sostenibilità del debito pubblico e a quelle sociale, ambientale ed economica. È per questo che il nuovo governo dovrà rivedere profondamente il Pnrr Italia per far contribuire ognuna delle sue sei "missioni" prima di tutto al raggiungimento dell'obiettivo di produttività e crescita potenziale. La missione 3 (Infrastrutture per la mobilità sostenibile) non fa eccezione. Compito non impossibile, purché ci si liberi della "maledizione pseudo keynesiana" che vede le infrastrutture solo come cantieri aperti, moltiplicatori temporanei di Pil e occupazione: una strada qua, una strada là. Occorre invece prendere coscienza dell'obsolescenza tecnica e geografica dello stock infrastrutturale italiano e imparare due lezioni dal Covid-19. L'Italia è oggi ricca solo di infrastrutture sotto standard e a servizio di aree di mercato non più coerenti con la geografia della produzione e del consumo sua e della nuova globalizzazione a mosaico. La pandemia ha poi reso evidente: la maggior resilienza delle filiere manifatturiere (e agricole) rispetto a quella turistica e la metamorfosi del sistema insediativo che le sopravviverà. Il "ripartire meglio" dell'Italia passa per un irrobustimento della sua manifattura di esportazione e per una reinvenzione dei modi con i quali le città, quelle più grandi, continueranno a produrre economie nette di agglomerazione. Traguardi che "nuove" infrastrutture (e servizi) di trasporto possono aiutare a raggiungere, allargando le aree di mercato, così più aperte alla concorrenza, e modificando le convenienze localizzative delle imprese innovative. A questo fine occorre che i progetti del Pnrr acquistino una articolazione place based, figlia di un assetto territoriale produttivo, voluto, più efficiente. Il "salto di paradigma" deve riguardare soprattutto il miglioramento dell'accessibilità della manifattura di esportazione ai nuovi mercati europei (Europa centro orientale), mediterranei (Egitto e Turchia) e mondiali (oltre Suez, non solo Cina e sullo sfondo l'Africa intera). Ne dovrebbe conseguire un rafforzamento delle connessioni coi valichi alpini anche verso Austria e Slovenia-Croazia, ma soprattutto un radicale salto di qualità nella portualità italiana oggi ricca di scali a servizio dei mercati locali protetti, ma sguarnita sul fronte dei traffici, contendibili, tra i mercati europei e quelli globali. Una situazione non correggibile puntando solo su Genova e Trieste. Due porti che possono invece intercettare le rotte oceaniche guidando due multiporti - uno Alto Tirrenico (da Savona a Livorno) e uno Alto Adriatico (da Ravenna a Trieste, se non esteso a Koper e Rijeka) da affidare, riforma cruciale, a due sole autorità di sistema portuale e logistico: indispensabili per controllare i processi di integrazione verticale marittima-portuale-logistica oggi condotti "senza regole" dalle grandi compagnie di navigazione. L'aggressione, poi, della manifattura italiana ai mercati mediterranei avrebbe bisogno di una più stretta definizione delle Zes (Zone economiche speciali) da riservare alla rilocalizzazione manifatturiera a filo di banchina. Sull'altro fronte, quello urbano, occorre che i vertici metropolitani del nostro sistema insediativo aumentino l'attrattività di imprese





Il Sole 24 Ore

Focus

Covid-19 che le sta attraversando. Da fare anche connettendo con linee ad alta velocità Napoli, Bari, Palermo e Catania tra loro, e con le città metropolitane del centro-nord. Ma l' aumento dell' attrattività urbana ha bisogno di una cura da cavallo nel trasporto pubblico locale in tutte le aree metropolitane (funzionali) italiane. Tutti interventi che dovrebbero soddisfare l' Ue perché inquadrabili nella revisione in corso delle reti Ten-T, ma soprattutto perché, almeno per qualche anno, l' Ue ha "bisogno" che l' Italia riprenda la sua crescita. Ex ministro dei Lavori pubblici © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Risiko delle nomine alle Autorità portuali mentre calano i traffici marittimi

Raoul de Forcade

L'emergenza Covid-19 ha portato, per la prima volta in 40 anni (se si esclude la contrazione del 2009 col default globale), a una diminuzione dei traffici marittimi mondiali, che Clarkson Research ha stimato, per il 2020, in un -10% del volume globale rispetto al 2019. Non fanno eccezione i porti italiani, dove peraltro è in corso il risiko delle nomine in diverse Autorità di sistema portuale, i cui presidenti hanno mandati in scadenza. Il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, che comprende Genova, principale scalo nazionale, e dove è stato confermato, per un secondo mandato il presidente Paolo Emilio Signorini, ha registrato nel 2020, in tonnellate di merci movimentate, -14,2% rispetto al 2019. La riduzione ha coinvolto tutte le tipologie di traffico dell'Asp, dai container (-4,9%), al convenzionale (-13,5%), fino alle rinfuse solide, che chiudono l'anno con la contrazione maggiore: 30,5%. Se si scende lungo la penisola, presso l'Adsp della Spezia e Carrara, a fine dicembre è stata firmata, dal ministero dei Trasporti, la nomina a presidente di Mario Sommariva, già segretario generale dell'Adsp di Trieste, che sostituisce l'uscente Carla Roncallo. A Livorno è in scadenza il presidente dell'Adsp del Tirreno settentrionale, Stefano Corsini, e si prepara a sostituirlo Luciano Guerrieri (già presidente dell'Autorità portuale di Piombino, cancellata dall'ultima riforma dei porti), che ha già ottenuto il via libera delle commissioni trasporti di Camera e Senato. A Civitavecchia (Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale) a dicembre è arrivato Pino Musolino (già presidente dell'Adsp di Venezia), in sostituzione di Francesco Maria di Majo, giunto a fine mandato. A Napoli l'avvicendamento più recente: Andrea Annunziata (finora alla guida del porto di Catania e, prima ancora, al vertice di quello di Salerno) è appena divenuto presidente dell'Adsp del Tirreno centrale, succedendo a Pietro Spirito. A Gioia Tauro, invece, unica Autorità portuale a non essersi ancora trasformata in Adsp, resta il commissario Andrea Agostinelli, ormai da anni alla guida del porto. Sbarcando in Sicilia, a Messina, all'Adsp dello Stretto, nata solo nel 2018 come 16° Autorità di sistema, è in carica dal 2019 Mario Mega. A Palermo resta presidente dell'Adsp del Mar di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti (già all'al guida di Civitavecchia), il cui primo mandato scade a giugno del 2021. Mentre a Catania, l'Adsp del Mare di Sicilia orientale è attualmente orfana di presidente (Annunziata, come si è visto, è andato a Napoli) e si attende una nomina nelle prossime ore. A Taranto, Sergio Prete è stato confermato alla guida dell'Adsp del Mar Ionio, mentre all'Adsp dell'Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli) il mandato del presidente Ugo Patroni Griffi scadrà ad aprile. Ad Ancona è scaduto il primo mandato del presidente dell'Adsp dell'Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, il quale si trova in regime di proroga, in attesa di sapere se sarà riconfermato. A Ravenna (Adsp dell'Adriatico centro settentrionale), è stato confermato per il secondo mandato Daniele Rossi, presidente anche di Assoport. A Venezia, invece, dopo la chiusura della presidenza Musolino (andato, come si è visto a Civitavecchia) è entrata in carica, in qualità di commissario straordinario dell'Adsp dell'Adriatico settentrionale, Cinzia Zincone, provveditore interregionale, nonché una delle figure chiave nella gestione del Mose. Alla guida del porto di Trieste (Adsp dell'Adriatico orientale) è stato confermato, per un altro mandato, Zeno D'Agostino. Infine, tornando sul Tirreno, Massimo Deiana è in carica quale presidente dell'Adsp del mare di Sardegna: il suo mandato scade a giugno.



