



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 06 febbraio 2021



Prime Pagine

06/02/2021	Corriere della Sera	8
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Fatto Quotidiano	9
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Foglio	10
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Giornale	11
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Giorno	12
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Manifesto	13
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Mattino	14
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Messaggero	15
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Resto del Carlino	16
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Secolo XIX	17
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Il Tempo	19
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Italia Oggi	20
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	La Nazione	21
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	La Repubblica	22
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	La Stampa	23
Prima pagina del 06/02/2021		
06/02/2021	Milano Finanza	24
Prima pagina del 06/02/2021		

Trieste

06/02/2021	La Repubblica D Pagina 92	D 25
Passeggiata a Nord Est, tra terra e mare		

Venezia

06/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 29	A.V. 28
«Navi a Santa Maria del Mare e intanto lasciamole entrare»		

06/02/2021	Il Gazzettino	Pagina 37		29
Sopralluogo al cantiere Edison dopo il cedimento della banchina				
06/02/2021	Il Gazzettino	Pagina 37		30
Sfratto alla Panfido, disgelo in Prefettura				
06/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 33	GIANNI FAVARATO	31
Panfido Rimorchiatori «Sgombero ed esuberanti si possono evitare»				
06/02/2021	Corriere del Veneto	Pagina 11		32
Panfido, verso una soluzione Edison dovrà spostare il camino				
05/02/2021	Il Nautilus		Redazione	33
Rimorchiatori Riuniti Panfido, aggiornamento incontro odierno promosso dalla Prefettura di Venezia				
05/02/2021	Messaggero Marittimo		Redazione	34
Venezia: incontro su Rimorchiatori Panfido				
05/02/2021	Sea Reporter			35
Rimorchiatori Riuniti Panfido: aggiornamento dalla Prefettura di Venezia				

Savona, Vado

06/02/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 26	GIOVANNI VACCARO	36
Rimorchiatori, ecco il nuovo bando Sicurezza e occupazione i due pilastri				
06/02/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 27	G. V.	37
Superstrada di Vado si aprono i cantieri per i collegamenti con la piattaforma				
06/02/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 37	ANTONIO AMODIO	39
Superstrada Savona-Vado almeno un anno di cantiere Via ai lavori il 24 febbraio				
05/02/2021	Savona News			40
Strada di scorrimento veloce Savona-Quiliano-Vado: al via i lavori il 24 febbraio				

Genova, Voltri

06/02/2021	Il Secolo XIX	Pagina 11	SIMONE GALLOTTI	41
«Genova, problemi per gli aerei» L' Enac boccia un pezzo della diga				
05/02/2021	Ship Mag			42
La nuova diga di Genova non passa l'esame di Enac: Le mega navi interferiscono con gli aerei / Il caso				
06/02/2021	Il Secolo XIX	Pagina 25	MARCO FAGANDINI	43
Ponte dei Mille, i giudici fermano i lavori Slitta ancora l'arrivo dei giganti del mare				
06/02/2021	Il Giornale del Piemonte e della Liguria	Pagina 15		45
Il porto chiede di avviare l' istituzione della Zls				
06/02/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1		46
Un boost per collegare Liguria e Germania Asse Hupac-Logtainer				
05/02/2021	BizJournal Liguria			47
Adsp del Mar Ligure Occidentale: nel 2020 assegnati lavori per quasi 200 milioni				
05/02/2021	Genova24		Redazione	48
Autorità portuale, pronti 2 miliardi di interventi per il 2021: procedure rapide di assegnazione				
05/02/2021	Messaggero Marittimo		Redazione	49
Prosegue piano rafforzamento dei Ports of Genoa				
05/02/2021	Sea Reporter			50
Continua il piano di rafforzamento del porto di Genova				
05/02/2021	BizJournal Liguria			51
Terminal San Giorgio punta su innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e sicurezza sul lavoro				
05/02/2021	FerPress			53
Terminal San Giorgio guarda al 2021 puntando sull' innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e sicurezza sul lavoro				

05/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	55
05/02/2021	Shipping Italy		57
05/02/2021	Il Vostro Giornale		58
05/02/2021	Liguria 24	Redazione IVG	59
05/02/2021	PrimoCanale.it		60
06/02/2021	La Gazzetta Marittima		61
06/02/2021	La Gazzetta Marittima		63

La Spezia

06/02/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 41		64
06/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 27	L.IV.	65
06/02/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 55		66
05/02/2021	BizJournal Liguria		67
05/02/2021	Citta della Spezia		68
05/02/2021	Corriere Marittimo		69
05/02/2021	FerPress		70
05/02/2021	Informare		71
05/02/2021	Informazioni Marittime		72
05/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	73
05/02/2021	Port News	di Redazione	74
05/02/2021	Shipping Italy		75
05/02/2021	Transportonline		76

Ravenna

06/02/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 12	FEDERICO SPADONI	77
05/02/2021	Ravenna Today		78

05/02/2021	Ravenna Today		79
Imbarcato al porto un impianto da 430 tonnellate diretto a Singapore			

Marina di Carrara

06/02/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 19	M.B. 80
Porto, un' isola di fronte al Carrione e una diga foranea contro l' erosione			
06/02/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 19	R.M. 82
Il chimico Chiappuella: troppe polveri e l' inquinamento sale			

Livorno

06/02/2021	Il Tirreno	Pagina 37	83
Porto, contenitori giù del 9% nell' anno dell' emergenza			
06/02/2021	Il Tirreno	Pagina 37	84
Più luce sulle banchine L' Authority sostituisce quattro torri-faro			
06/02/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 49	85
Nuove torri faro per illuminare il porto Saranno alte 25 metri			
05/02/2021	Ansa		86
Porti: Livorno, nuove torri faro in scalo toscano			
05/02/2021	Informazioni Marittime		87
Porto di Livorno sostituirà quattro torri faro			
05/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	88
Nuove torri faro al porto di Livorno			
05/02/2021	Port News	di Redazione Port News	89
Nuove torri faro per Livorno			
05/02/2021	Corriere Marittimo		90
Livorno, Bonciani: "Garantire il lavoro del porto e la tenuta sociale della città"			
06/02/2021	La Gazzetta Marittima		92
Sdoganamento in mare per rinfuse			
05/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	93
Bertini: Verso una visione di sistema porto-interporto			
05/02/2021	Expartibus		94
Toscana chiede 'Corridoio Tirrenico' tra opere decreto semplificazioni			
05/02/2021	Regione Toscana		96
Corridoio Tirrenico: la Toscana chiede inserimento tra opere del decreto semplificazioni - Toscana Notizie			
06/02/2021	Il Tirreno	Pagina 61	98
«Nel 2019 avremo i tubi Eni spostati nel microtunnel».			

Piombino, Isola d' Elba

06/02/2021	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 16	99
Bocciata una proposta per il traffico estivo			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/02/2021	Affari Italiani		100
La flotta del Gruppo Grimaldi raddoppia i collegamenti tra Ancona e la Grecia			

05/02/2021	EconomyMag	di Redazione Web	102
05/02/2021	Ildenaro.it		104
05/02/2021	Informatore Navale		106
05/02/2021	Informazioni Marittime		108
05/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	109
05/02/2021	Ship Mag		111

Napoli

06/02/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		112
06/02/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		113
05/02/2021	Informazioni Marittime		114
05/02/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	116
05/02/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	117
05/02/2021	Stylo 24		118

Salerno

06/02/2021	La Città di Salerno Pagina 10		119
06/02/2021	La Città di Salerno Pagina 10		120
05/02/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	121

Bari

05/02/2021	Informare		122
06/02/2021	La Gazzetta Marittima		123

Brindisi

06/02/2021	La Gazzetta Marittima		125

06/02/2021	La Gazzetta Marittima A Brindisi il Consorzio Cantieri Riuniti	126
------------	--	-----

Taranto

06/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11 Costa Crociere assumerà dieci giovani tarantini	127
------------	--	-----

Manfredonia

06/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 27 Un progetto per il rilancio del porto	128
------------	--	-----

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

06/02/2021	La Gazzetta Marittima Gioia Tauro e lo sviluppo	130
------------	---	-----

Cagliari

06/02/2021	L'Unione Sarda Pagina 51 Authority in visita allo scalo	131
06/02/2021	La Nuova Sardegna Pagina 21 «Con 58 milioni rilanciamo il porto»	DI GAVINO MASIA 132
06/02/2021	L'Unione Sarda Pagina 15 Porto Canale: ecco le mail segrete di Dubai	133
05/02/2021	Corriere Marittimo Porto Canale, rigettata la proposta di Pifim - Cagliari guarda ad altri potenziali soggetti	136

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

06/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 20 Mega indica la rotta dello Stretto: «Villa interfaccia con Tremestieri»	137
06/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 20 Polmone di stoccaggio, Villa studia la bozza della proposta di Anas	138
06/02/2021	La Gazzetta Marittima Mario Mega: digitalizzazione passi a RAM	140
06/02/2021	La Gazzetta Marittima Sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali	141

Catania

06/02/2021	La Sicilia Pagina 12 Porti, commissario per l' Autorità Catania-Augusta	142
------------	---	-----

Augusta

06/02/2021	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 18 Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia il romano Chiovelli nominato commissario	143
------------	---	-----

CORRIERE DELLA SERA

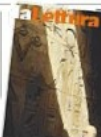
Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50 - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

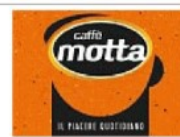
Servizio Clienti - Tel. 02 63821310
mail: servizioclienti@corriere.it



L'Ue accusa Putin
Mosca: via tre diplomatici
«Fanno il tifo per Navalny»
di **Paolo Valentino**
a pagina 18



Domani in edicola
Il ritorno della terra
La questione contadina
di **Massimo Zamboni**
nel supplemento la Lettura



Oggi con Lega e M5S si chiude il primo giro di consultazioni. Lo spread scende a quota 93, possibili risparmi per un miliardo

Grillo e Salvini alla prova Draghi

Sostegno da Zingaretti: programma di lunga durata. Via libera di Berlusconi, assente a Roma

UNA SFIDA PER TUTTI

di **Federico Fubini**

Dato il carattere di noi italiani, forse presto molti confesseranno una passione insospettabile per la campagna umbra — dove Mario Draghi ha un casale — così come alla fine del 2021 facevano furore i lodi alla Mario Monti. Ma le mode passano. Le agende di governo restano. Anche dopo le consultazioni, i giuramenti e gli applausi di rito. E se ci si chiede cosa nei decenni abbia dato mordente alle figure istituzionali chiamate a Palazzo Chigi — prima di Monti stesso, Carlo Azeglio Ciampi e Lamberto Dini — la risposta è sempre la stessa: la paura. Lo spettro dell'insolvenza dello Stato misurata dallo spread, la differenza dei rendimenti, fra i titoli tedeschi e i nostri. Fu la paura dopo il crollo della lira del '92 a indurre i partiti al crepuscolo della Prima repubblica a mettersi nelle mani di Ciampi. Fu la paura e non certo la convinzione a indurli quasi tutti ad appoggiare, o almeno non impedire, le riforme delle pensioni di Dini e di Monti. Da questo punto di vista Draghi si avvia ad essere un premier istituzionale decisamente diverso, per un duplice motivo. In primo luogo è stato chiamato dal Quirinale quando lo spread era già basso (da allora è sceso ulteriormente) e gran parte dei nostri politici il rischio di una nuova crisi finanziaria per il momento non sembra proprio vederlo.

continua a pagina 32

Si chiude il giro di consultazioni del presidente incaricato Mario Draghi. Oggi è il turno di Cinque Stelle e Lega. Ieri il via libera da Pd e Forza Italia. Il segretario dem Nicola Zingaretti ha parlato di programma di lunga durata. Assente Silvio Berlusconi al vertice con Fl. Lo spread scende a quota 93.

ciò pagina 2 a pagina 11

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Governo tecnico o politico: il primo nodo da sciogliere

La sala delle consultazioni a Montecitorio è silenziosa. Ma appena si apre la porta per un nuovo incontro, il premier incaricato avverte i rumori che vengono da fuori: sono le tensioni che percepisce nei ragionamenti di quanti vanno a parlargli, la loro incertezza su come andrà a finire.

continua a pagina 3

GIANNELLI



IL SONDAGGIO

Sei su dieci dicono sì

di **Nando Pagnoncelli**

a pagina 11

L'INTERVISTA A MELONI

«Non lo voterò, FdI farà da sentinella»

di **Paola Di Caro**



La premessa: «Non voterò a favore» del governo Draghi. Su astensione o voto contrario la leader di Fratelli d'Italia Giorgia Meloni deciderà quando si saprà cosa vuol fare il premier incaricato. «Comunque sarò la sentinella» dell'esecutivo. «Salvini? Escludeva il sì».

a pagina 9

LA LETTERA

Caro Ahmet, che sei in cella da 1.589 giorni

di **Roberto Saviano**



Ahmet Altan (70) con la figlia Sanem

Caro Ahmet, da 1.589 giorni sei in carcere in Turchia, dal 23 settembre 2016. La tua colpa? Essere uno scrittore. Ho imparato che il tempo della detenzione non si misura in anni ma in giorni, in minuti, in secondi, negli attimi del respiro, in luce sottratta, in metri quadri che mancano. Ecco, Ahmet, quando ti penso in carcere non trascuro nulla di ciò che ti viene strappato.

continua alle pagine 20 e 21

Le storie Quattro donne raccontano la maternità nell'anno più difficile



«La scelta di essere mamma nell'Italia che non fa figli»



di **Carlotta Lombardo**

Nell'Italia che non fa più figli quattro storie di maternità nell'anno più duro di sempre. Da sinistra in senso orario Carla Sapuppo (36) con Simone, Chiara Bonino (34) con Carlotta, Laura Farsaci (29) e Michele, Margit Hanni (32) con Sofia.

a pagina 24



LE REGIONI: SUBITO PER LE GIALLE. IL CTS FRENA

Ristoranti aperti anche la sera: tensione sulle date

di **Stefano Landi e Fiorenza Sarzanini**

Pressing delle Regioni per la riapertura di sera dei ristoranti in zona gialla. Il Comitato tecnico scientifico frena. Scontro sulla data della via libera. Sergio Iavicoli (Cts): «Per rinunciare alle mascherine è presto».

ciò pagina 12 a pagina 17

l'ossa, L. Salvia, Sarcina

L'IDENTITÀ, LE DECISIONI

Il bivio tra libertà e sicurezza

di **Goffredo Buccini**

L'Italia davanti a una scelta dolorosa: libertà o sicurezza. Le delegazioni di partiti che sfilano davanti a Mario Draghi dovrebbero tenerlo presente.

a pagina 32

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Non dev'essere poi così male fare il politico per hobby come Beppe Grillo. Un giorno ti fai vedere e nei cinquecento successivi sparisci nella blogosfera, evitandoti la seccatura di sedare liti, sintetizzare sproloqui, mediare tra Di Maio e Conte e tra Di Battista e il suo specchio. Di mestiere Grillo continua a dedicarsi a tutt'altro. Ma nel tempo libero, invece di giocare a tennis o innaffiare gerani, ridiventa il gnomone del destino. Un leader casuale. Nei rari giorni in cui si fa veramente la storia, spinge di lato Di Maio e Conte, trattandoli da comparse, e come se niente fosse si riprende il centro della scena. Oggi è uno di quei giorni e sfida chiunque, ancora una decina d'anni fa, a immaginare un incontro decisivo per le sorti del Paese tra Mario

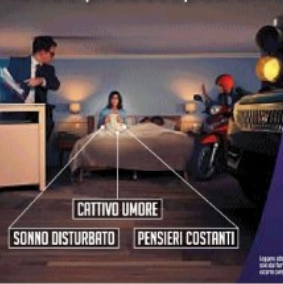
Una vita da Garante

Draghi e Beppe Grillo, agli antipodi anche come esponenti del mondo favolistico animale, senza mettersi a ridere o chiamare un'ambulanza: le probabilità di un simile evento sarebbero apparse le stesse di una cena a lume di candela tra Vito Crimi e Charlize Theron.

A proposito, stamattina il comico ricattato si recherà dal banchiere incaricato proprio in compagnia di Vito Crimi. Anzitutto per spiegarci chi sia, e poi forse per rassicurarci con la battuta che gira sui social a proposito dei sorprendenti esiti dell'ultimo sondaggio paritico dalla sempre più pericolante piattaforma Rousseau: «Alla domanda: "Draghi, che cosa ne pensate?", il 70 per cento ha risposto: Sì, esistono».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ansia ingigantisce le tue preoccupazioni?





Tav, esposto del "Controsservatorio" sui promotori della linea Torino-Lione: "Atti viziosi alla base delle autorizzazioni". La parola ora alla Procura di Roma



Sabato 6 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 36
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 aib postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/05/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

PARLA LOCATELLI

"Speranza resti, 42mln di immuni entro l'autunno"



○ CALAPÀ A PAG. 8 - 9

LO STUDIO E LE STIME

Cts: "Variante, rischio 400mila casi al giorno"

○ MANTOVANI A PAG. 9

L'EMAIL DI MANZONI

Lega, un contabile: "Abbiamo milioni parcheggiati a Ubi"

○ MILOSA A PAG. 14

25 ANNI DI PROROGHE

Colosseo, l'affare da 600 milioni va ai soliti privati

○ BISON A PAG. 15

L'ANTICIPAZIONE

Viva mia nonna che faceva pipì stando in piedi

» Annie Ernaux

Donne fragili e vapore, fate dalle mani dolci, aliti leggiadri della casa che in silenzio fanno nascere l'ordine e la bellezza, donne senza voce, sottovoce: nel paesaggio della mia infanzia non riesco a vederne molte di donne così. E non ne trovo nemmeno del modello inferiore, meno raffinato, tutto stracci e olio di gomito, quelle che strofinano il lavello finché ci si può specchiare.

A PAG. 19



I LETTORI CI SCRIVONO E gli iscritti voteranno su Rousseau

Grillo va da Draghi e Conte dai 5Stelle. Che si spaccano

■ Oggi l'incontro col premier incaricato, preceduto da un'assemblea con quello uscente. Problema al Senato: mezzo gruppo è per il no

○ DE CAROLIS E RODANO CON I PARERI DI CORRIAS, RANIERI, REVELLI E SCANZI A PAG. 2 - 3 E 6 - 7



Vengo anch'io, non tu no

» Marco Travaglio

È una fortuna che in Italia esista la libertà di stampa, altrimenti non sapremmo che Draghi è un "andavabene in matematica" e "non faceva la spia", gioca a calcio "alla Di Bartolomei" ma va meglio col basket, "acquista i croccantini per il cane al supermercato", "fulmina" la moglie che parla di politica, si presenta al Colle (ma anche altrove) con "look istituzionale" (mica a torso nudo, pinocchietto e infradito come i predecessori), "si mette in fila quando va a fare la spesa" (anziché abbattere gli altri avventori col bazooka), "apprezza i piatti della comune tradizione" perché è "normale" (sennò li sputerebbe), "fa la carità, ma di nascosto" e c'è già il primo miracolo: l'abbattimento dello spread con la sola forza del pensiero (peraltro di appena 7 punti, mentre i puzzone di prima l'avevano portato nell'ultimo anno da 300 a 100, prima che il Rignanese lo rifacesse schizzare all'insù). Altro di lui non si sa, almeno come premier: cosa vuol fare, come e con chi, ma queste sono quisquiglie. Infatti tutti rispondono per lui e danno per fatto un governo di natura, maggioranza, programma e durata ignoti (anche a Draghi, che però è una persona seria e infatti consulta e tace).

Nell'attesa, siamo andati a rileggerci l'ultimo discorso di Mattarella: "Mi appello a tutte le forze politiche presenti in Parlamento perché conferiscano la fiducia a un governo d'alto profilo che non debba identificarsi con alcuna formula politica". Ha detto proprio così: "tutte le forze politiche presenti in Parlamento". Non maggioranza Ursula, Barbara, Maria Elena: nel governo entrano tutti quelli che vogliono. E ci mancherebbe che non fosse così: nelle consultazioni il nome di Draghi non l'aveva fatto nessun partito. Ora tutti s'affannano a dire sì o no a un governo del tutto sconosciuto, al buio. E a decidere chi entra e chi no. FdI no. FdI sì. Pd e LeU entrano, ma non vogliono la Lega, mentre FI gli va benissimo. Salvini non vuole i 5Stelle, ma forse entra lo stesso "se c'è posto per noi". I 5Stelle non s'è ben capito (e forse, prima di frantumarsi e suicidarsi a tavola con B e i due Matteo, potrebbero astenersi o al massimo dare un appoggio esterno condizionato alle elezioni fra sei mesi e un anno e al mantenimento e alla realizzazione delle loro riforme, senza ministri propri, ma con garanti esterni tipo De Masi al Lavoro e Davigo alla Giustizia). Certo, più gente entra, più bestie si vedono, più il governo s'indebolisce: litigavano già i giallorossi, figurarsi con FI e magari la Lega. Ma la maggioranza non la decidono né Zingales, né Grillo, né B., né Salvini. Chi ciancia di "maggioranza Ursula" o "dei migliori" e gioca al "vengo anch'io, non tu no" tradisce le parole di Mattarella. Sempre che abbiano ancora un senso.

RESSA PER DRAGHI ENTRANO PD, FI, LEU, IV E BUSSA PURE LA LEGA

GOVERNO di alto profilo



ASSEMBRAMENTO

B. CI STA, MA NON VA A ROMA PERCHÉ FI È DIVISA. SALVINI CHIEDE POLTRONE E IL PD È PRONTO A DIGERIRE PURE LUI

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

LE NOSTRE FIRME

- **Padellaro** Lo scoglio Comunali a pag. 5
- **Rinaldi** La gente ringrazia Conte a pag. 11
- **Montanari** Il M5S dica no a Draghi a pag. 11
- **Valentini** Un'altra ultima spiaggia a pag. 11
- **Arminio** Un poeta nel governo a pag. 13
- **Novelli** Gobetti e i partiti "single" a pag. 18

LE ACCUSE A ERDOGAN

"Ha svenduto gli uiguri ai cinesi per il vaccino"



○ ZUNINI A PAG. 16

CHE C'È DI BELLO

Avati va in casa Sgarbi, la serie di Ridley Scott e il Pulitzer sul Vietnam

○ DA PAG. 20 A 23

La cattiveria

Dalla Lega parole di stima per Mario Draghi: "Abbiamo 49 milioni di suoi autografi"

WWW.SPINOZA.IT



ANNO XXVI NUMERO 31 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASA SABATO 6 FEBBRAIO 2021 - € 2,50

La spesa "buona" per l'emergenza Covid e le riforme strutturali per i problemi storici del paese. Le due facce dell'agenda Draghi

Qual è il pensiero economico di Mario Draghi? La domanda non è banale e la risposta non è scontata. È stato l'uso chiave delle privatizzazioni negli anni Novanta, ma anche quello che quest'anno ha suggerito spesa pubblica e debito per sostenere famiglie e imprese. Da presidente della Bce ha invocato il controllo dei conti (d'autorità) e le riforme strutturali, ma è stato anche l'uomo che ha introdotto politiche monetarie espansive ed eterodosse. Imposizioni diverse in circostanze differenti. Si può dire che l'approccio di Draghi, che gli è valso la definizione di "enigmista" da parte del Financial Times, è quello dei versi dell'Ecclesiaste (o dei Byrds, per chi preferisce il rock): "Per ogni cosa c'è il suo momento, il suo tempo per ogni faccenda sotto il cielo. C'è un tempo per nascerne e un tempo per morire, un tempo per piantare e un tempo per stradicare le piante..."

Il presidente del Consiglio incaricato è da almeno trent'anni un protagonista della politica economica italiana ed europea. Finora ha interpretato le sue funzioni con spirito sobrio, quando prendeva la parola, non esprimeva opinioni personali, ma interveniva a nome dell'istituzione che di volta in volta rappresentava (il Tesoro, la Banca d'Italia, la Bce). Per la prima volta, Draghi si cimenta in un altro sport: da premier, dovrà articolare la sua visione delle cose, esporre la lettura delle cause di breve e lungo termine del declino italiano, definire una strategia di politica economica, coniugare i vincoli politici a cui è soggetto con i limiti e le opportunità di Next Generation EU. Capire cosa pensa davvero è, dunque, essenziale per decifrare le sue prossime mosse. Fortunatamente, Draghi ha disseminato i suoi discorsi di indizi che lasciano intravedere i suoi punti di riferimento e le sue convinzioni sulla condizione italiana. La tesi di dottorato, discussa nel 1970 al MIT sotto la guida di Franco Modigliani, è dedicata a tre questioni che si sarebbero rilevate cruciali nella sua carriera: il rapporto tra produttività e pil, quello tra politica monetaria e bilancia dei pagamenti, e il trade-off tra obiettivi di breve termine della politica economica e crescita di lungo periodo. Temi che, appunto, sono determinanti per governare l'Italia qui e ora. Quali sono gli investimenti prioritari da finanziare nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza? A quali riforme deve accompagnarsi? E, soprattutto, in base a quali criteri verranno stabiliti gli uni e gli altri?

Volendogli affibbiare un'etichetta, Draghi è un neo-keynesiano pragmatico: crede nell'uso terapeutico della spesa pubblica in tempi di crisi, ma ritiene che le fasi di espansione vadano usate per mettere i conti in ordine. Sa che l'uso antichissimo della politica monetaria e fiscale serve a comprare tempo, ma che le determinanti dello sviluppo stanno altrove. Capisce l'importanza delle buone istituzioni e dell'equilibrio tra i poteri, ed è convinto che sono l'efficacia ed efficienza della giustizia a dare sostanza ai diritti di proprietà, allo scambio e, in ultima analisi, alla buona allocazione delle risorse. Proprio per questo, come la creazione di ricchezza e benessere sociale, è una missione di guida divisione del lavoro, la crescita di un paese dipende da quella particolare divisione dei compiti che separa le funzioni dello stato (regolare e redistribuire) da quelle del privato (competere e perseguire il profitto). (segue a pagina tre)

Convivere col Carroccio?

Il ritorno al Nazareno, per il Pd, per ora è un calice amaro

Renzi scrive a Merkel e Obama. Il Cav. sorride. Zingales sonda Draghi sulla Lega. E lui: "Fidati di me"

Il filo tra i dem e il Colle

Roma. L'ora dove il si suona, nella sala della Regina di Montecitorio, risuona in verità con tre diversi echi. E di certo il più sfacciatamente allegro, gonfio di un'euforia quasi irridente, è quello di Matteo Renzi. Che l'allegria che prova la dimostra già prima di entrare a colloquio col presidente incaricato. "Andiamo a far nascere il Conte, no?", sorride con chi gli sta accanto, con un sorriso che gli stringe gli occhi, che si vede anche da sotto la mascherina. Sono passate poche ore appena da quando si è scritto personalmente con Angela Merkel e con Barack Obama, con entrambi rivendicando il merito di aver contribuito a portare a Chiigi quel Draghi che loro ben conoscevano. (Valentini segue a pagina quattro)

Un prof. per Salvini

La Lega corteggia Draghi e lui si trova a un primo bivio: Ursula oppure no? Iniziano le scelte

Roma. Non è Mario Draghi che deve convincere la Lega. E la Lega che deve superare l'esame Mario Draghi. Matteo Salvini riuscirà a farsi promuovere senza il suo "grandmaster" Giancarlo Giorgetti? Lo incontrerà per la prima volta e si presenterà senza di lui che ha anche questo talento: sa come fare sorridere il premier incaricato. E dicono che sia il passo da lato che serve a rassicurare sia l'uno sia l'altro: "Tu fidati di Draghi e Draghi si fiderà di te anche senza di me". (Correa segue a pagina quattro)

Di Maio: noi con Draghi

"Per noi del M5s è una prova di maturità, e non è Monti". Colloquio col ministro degli Esteri

Roma. Non suda, si sa, l'abito-sartoria napoletana del Vomero è immortale. Nemmeno una piega. Ha questa cravatta blu poi, nodo scarpino. Perfetta. Eppure Luigi Di Maio sta guidando a mille all'ora il M5s verso l'ultimo bivio. "Mario Draghi è un nome di alto profilo", dice il ministro degli Esteri al Foglio e di fama internazionale, ha salvato la zona euro, riconosce da tutti, e con un approccio alla politica economica... Come? Pausa. Sorride da quillo: "Un approccio distante da quello di Mario Monti". (Cortesi segue a pagina quattro)

Che fare con Conte?

Pd e M5 aprono un'agenzia di collocamento per l'ex premier. Che si sente tradito

Roma. Commissario europeo al posto di Paolo Gentiloni? No, perché Gentiloni non ha nessuna intenzione di tornare in Italia. Vicepremier o ministro di Mario Draghi? No, perché significherebbe escludere Salvini dal governo. Sindaco di Foglio? No, perché è lui stesso che al solo pensiero si porta le mani al capello. E allora? Bella gatta da pelare, per Pd e M5. Cosa facciamo fare a Giuseppe Conte? Non lo puoi mica sotterrare in un barile. Ci vorrebbe un Navigatore. (Meris segue a pagina quattro)

W IL CAV. CHE INGABBIA SALVINI NEL PAPEETE 2.0

Draghi offre alla destra la chance di azzerare il sovranismo e uscire finalmente dalla stagione del truscismo

Allo stato attuale è difficile immaginare quale sarà la fisionomia definitiva che andrà ad assumere la maggioranza che sosterrà il governo guidato da Mario Draghi. Ma alla luce delle notizie raccolte durante la seconda giornata di consultazioni, organizzata dal presidente del Consiglio incaricato, si può dire che già oggi si intravede all'orizzonte una certezza che riassume il risultato prodotto dall'incredibile show messo in scena da Silvio Berlusconi attraverso l'abbraccio quasi liberatorio offerto dal suo partito all'ex governatore della Bce. Un abbraccio importante dal punto di vista numerico, perché offre a Mario Draghi numeri per governare, ma un abbraccio importante anche dal punto di vista simbolico, per una ragione che riguarda direttamente il Cav. e per un'altra che riguarda invece Matteo Salvini - che grazie alla mossa di Berlusconi si ritrova intrappolato in un Papeete 2.0. Dal punto di vista personale, l'abbraccio offerto a Draghi rappresenta per il Cav. la chiusura di un cerchio. Nel 2011, da presidente del Consiglio, Berlusconi lavorò con successo per portare l'allora governatore di Bankitalia alla guida della Bce. Ma pochi mesi dopo, da neo governatore dell'istituto, Draghi firmò con il suo predecessore Jean-Claude Trichet la famosa lettera contenente l'elenco delle drastiche misure che l'Italia avrebbe dovuto adottare per non essere travolta dalla crisi dello spread. E quella lettera, come ricorderete, innescò un effetto domino bestiale, che nel giro di poche settimane avrebbe portato il governo Berlusconi a essere abbattuto. Dieci anni dopo la situazione si è ribaltata: Berlusconi oggi viene invocato al governo anche da coloro che nel 2011 festeggiavano per le sue dimissioni e, mostrando la disponibilità a votare la fiducia a un governo Draghi, accettano sull'unghiera di votare sì a un'agenda programmatica che in parte riprenderà alcuni dei punti presenti proprio nella lettera che nel 2011 fu il preludio alla caduta del suo governo. Perfetto. Dal punto di vista politico, invece, la scelta di portare il suo centrodestra nelle braccia di Draghi permette a Berlusconi di fare quello che avrebbe voluto fare da chissà quanto: portare il salvinismo di fronte allo specchio, mettere a nudo le contraddizioni che si celano nella continuità del partito guidato dal suo alleato a sovranista e populista che sarà la scelta che farà oggi Matteo Salvini dopo aver incontrato Mario Draghi, quella scelta sarà divina e anche traumatica per il truscismo salviniano. Perché di fronte alla leadership leghista oggi ci sono due strade che determineranno il futuro del salvinismo. La prima strada, che è anche quella meno auspicabile, è la continuità con il passato estremista, nazionalista, sovranista e populista che ha contribuito a mettere la Lega ai margini del governo del paese (Papeete 1). La seconda strada, che è anche quella più auspicabile, è la discontinuità con il passato estremista (come ripetere in queste ore giustamente Goffredo Bettini, "il problema dell'unità" del Comitato tecnico scientifico, in assenza di Achille, non ci sarà che rigida esecuzione della norma, che vira al luguere e anche al grottesco, con culmine manicomiale nella consegna dei premi a mezzo di carrello lanciato sul palco in direzione del vincitore - e dove siamo, a casa di Johnny Depp e Amber Heard quando erano sposati e si lanciavano appresso armadilli, bottiglie di vodka e cani? Per carità. Sono o non sono mesi che vediamo spettacoli televisivi durante i quali veniva assemblato e scambi di oggetti, mani, microfoncini, premi) non comporta gioielli, tiri con l'arco e lanci di nessun genere? (Sciolducchi segue a pagina due)



Avere Salvini con Draghi? Non è uno scandalo, anzi

Il peso di rigenerazione che avrebbe il coinvolgimento della Lega al governo in una fase riformatrice

Il governo Draghi non è e non deve essere una formula politica tradizionale, non solo perché il mandato del capo dello stato va iniquamente interpretato, ma perché, allo stesso titolo un'espressione del Bisconte, che solo i ciechi non vedono, è la sua presenza in politica. Il suo ingresso nella maggioranza presidenziale sarebbe un elemento di discontinuità politica, e sancirebbe la fine certificata della tendenza populista e sovranista più esagitata e minacciosa, ciò che è nella prospettiva della politica mondiale e europea, e nell'interesse degli italiani. Non sarebbe lungimirante, nemmeno per la piccola formazione della sinistra cosiddetta radicale, che ha espresso capacità di manovra e di presenza politica e amministrativa eccellente con il ministro Speranza, porre un "veto" o un aut aut. Per non parlare del Pd e di Conte, che possono ricercare un elemento di continuità con

Super (Bowl) Sanremo

Osare, metterci di buonumore. Copiare, forse, dall'America. Per un festival che guardi al futuro

Ci americani hanno il Super Bowl, noi Sanremo. A ciascuno il suo festival televisivo da guardare e a levarlo: infiniti lutti addorribili. Che il Festival sia salvo pare assodato, ma un anno esatto di pandemia ci ha insegnato a non assodare niente, quindi continuiamo a tenere le mani giunte, in posa apotropaica. Tuttavia, il punto pare ora essere non tanto il se bensì il come si farà il Festival ed è per questo che potrebbe essere utile guardare alle Americhe, dove si straparla almeno quanto si strafa, e magari scopiazzare qualcosa, ricalcare, infine elaborare se non un Sanremo modello Super Bowl, almeno un Sanremo modello Super, uno spettacolo ideato non in emergenza ma in vista del futuro.

È un peccato che quest'anno tra i concorrenti non ci sia Achille Lauro, principe Transformer, poiché lui avrebbe di certo reso divertente il mascheramento in sicurezza, previsto dal rigido protocollo ieri l'altro recapito del Comitato tecnico scientifico. In assenza di Achille, non ci sarà che rigida esecuzione della norma, che vira al luguere e anche al grottesco, con culmine manicomiale nella consegna dei premi a mezzo di carrello lanciato sul palco in direzione del vincitore - e dove siamo, a casa di Johnny Depp e Amber Heard quando erano sposati e si lanciavano appresso armadilli, bottiglie di vodka e cani? Per carità. Sono o non sono mesi che vediamo spettacoli televisivi durante i quali veniva assemblato e scambi di oggetti, mani, microfoncini, premi) non comporta gioielli, tiri con l'arco e lanci di nessun genere? (Sciolducchi segue a pagina due)

Chi è il prossimo

In Ungheria e Polonia c'è chi non vuole fare la fine di Trump e pensa a leggi per tutelarsi sui social

Roma. L'assalto al Congresso americano del gennaio scorso è diventato uno spartiacque, una di quelle date in cui ci si è iniziati a porre domande e a soppesare parole dette e soprattutto scritte sui social. Dopo che Twitter e Facebook hanno bloccato per sempre Donald Trump, alcuni governi, come quello ungherese e quello polacco, hanno iniziato a chiedersi: se i prossimi fossimo noi? La battaglia che riguarda la piattaforma è doppia. C'è chi ha capito quanto il tema della diffusione di radicalizzazione ed estremismo sui social sia diventato impellente e chi invece ha iniziato a parlare di libertà di parola e ha deciso di organizzarsi per fare in modo che quanto avvenuto all'ex presidente americano non possa accadere a loro. In Europa si sono dimostrati particolarmente sensibili all'eliminazione di Trump da Twitter e Facebook Ungheria e Polonia, che hanno annunciato la decisione di adottare delle misure nei confronti delle società di social media per combattere contro quella che loro chiamano censura deliberata. La prima a muoversi è stata l'Ungheria, che già a metà gennaio aveva proposto un disegno di legge per multare chi ha deciso di organizzare o bloccare account seguendo criteri diversi da quelli della legge polacca. Il primo ministro Mateusz Morawiecki, senza menzionare Trump, aveva scritto su Facebook che gli algoritmi e i proprietari delle piattaforme non dovrebbero decidere quali opinioni sono giuste e quali no. "La censura ha scritto" è tipica del regime autoritario e autoritario e ora stiamo assistendo alla creazione di un meccanismo commerciale per combattere coloro che la pensano in modo diverso". (Pizzomoni segue a pagina due)

Partono gli incursori

Nell'agenda Draghi di marzo c'è una missione antiterrorismo nel Sahel con i francesi. Rischi

Roma. Secondo fonti del Foglio, durante la seconda settimana di marzo un contingente di militari italiani partirà per il Sahel, in Africa, per unirsi come previsto da mesi all'operazione antiterrorismo Takuba. La Task Force Takuba è una missione di supporto militare guidata dai francesi per aiutare gli eserciti del Mali, del Niger e del Burkina Faso ad affrontare i guerriglieri islamisti che infestano la regione e che fanno capo ad al Qaeda e allo Stato islamico. Il Sahel è quella ampia fascia di territorio arido che attraversa molti stati africani a sud del deserto del Sahara e in questi anni ha visto un'espansione rapida dei gruppi terroristici che, al contrario di quello che è avvenuto in Siria e in Iraq, stanno guadagnando terreno. Un gruppo di militari incaricato della ricognizione sul campo è tornato da poco in Italia e adesso manca circa un mese alla partenza del contingente italiano, secondo i documenti del Senato risalenti al giugno scorso - quando si dibatteva il finanziamento delle missioni internazionali - prevede l'impiego di circa duecento uomini. Non sarà a pieno regime, quindi ne partiranno un po' meno, di venti veicoli di terra e di otto velivoli. Per una questione di calendario, l'antiterrorismo in Africa potrebbe essere il primo impegno militare all'estero del governo di Mario Draghi.

Il contingente sarà formato soprattutto dalle Forze speciali e a questo proposito sono molto interessanti le dichiarazioni del ministro della Difesa francese, Florence Parly, del 21 gennaio: "Qual è lo scopo della missione? La Task Force Takuba ha l'incarico di formare le unità del Mali: le addestrare e le accompagna in combattimento. In Africa potrebbe essere il primo impegno militare all'estero del governo di Mario Draghi. Il territorio da controllare è smisurato, le forze sono limitate, gli avversari sono fanatici che hanno giurato fedeltà e si sono integrati in parte nello Stato islamico (i loro comunicati di propaganda arrivano dai canali ufficiali del gruppo, assieme a quelli delle operazioni in Iraq, Siria, Afghanistan e altrove) e in parte dentro al Qaeda. (Danielle Raimeri)

• BORRELLI UNILATO A MOSCA La Russia espelle tre diplomatici Ue David Carretta a pagina tre

Andrea's Version

Se Paolo Mieli, dopo due mesi di inaspettato tempo, non stesse vicino a Travaglio in un momento tragico come questo, dovrebbe rendersi conto che proprio del Mentana non saprei dire, ma non dovrebbero dargli del cerchiottista.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23.30

IL GIORNO

SABATO 6 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Legnano, fu massacrata a calci a 22 mesi

**Dopo 16 anni tutti assolti
La giustizia non trova
chi ha ucciso Matilda**

G.Moroni a pagina 15



Livraga, il treno deragliato

**Frecciarossa
Un anno dopo
ancora dolore**

D'Elia a pagina 14

ristora
INSTANT DRINKS

Il giorno dell'incontro Grillo-Draghi

Si compie la parabola dei Cinquestelle: oggi l'uomo del Vaffa tratterà sul futuro del Paese con l'ex governatore della Bce. La Lega pronta a dire sì (lo vogliono gli imprenditori del Nord) ma così Pd e Leu vanno in panico. Il premier incaricato: fidatevi di me

Servizi

da pag. 3 a pag. 9

Il riposizionamento della Lega

**Salvini lo sa
Stare al governo
gli conviene**

Bruno Vespa

Quando era presidente della Bce, Mario Draghi riuscì a comperare vagoni di titoli di Stato italiani facendo «tutto il necessario» non per salvare l'Italia, ma la moneta unica, come gli ha riconosciuto il 'Financial Times'. Lo ha fatto nonostante l'opposizione del presidente della Bundesbank Jens Weidmann. Se è riuscito in questo, perché non dovrebbe riuscire a far sedere in consiglio dei ministri Matteo Salvini con - poniamo - un Franceschini, un Di Maio, un Tajani e uno Speranza? Nel '46 De Gasperi ebbe come ministri Togliatti, Nenni, La Malfa e il liberale Manlio Brosio. Oggi stiamo uscendo o no da una guerra? Abbiamo un'economia devastata o no?

Continua a pagina 2

**UCCISERO A PUGNI NICCOLÒ CIATTI, ARRESTATO IL SECONDO CECENO
IL PAPÀ DEL RAGAZZO MORTO: NON PERDONO, PROCESSATELI IN ITALIA**



Niccolò Ciatti,
aveva 22 anni

**«GIUSTIZIA
PER MIO FIGLIO»**

Brogioni a pagina 13

DALLE CITTÀ

Milano

**Madre e figlio
aguzzini
dei clochard
Arrestati**

Palma nelle Cronache

Anticipo di Serie A

**Battuti i viola (0-2)
Ebbrezza Inter
48 ore in vetta**

Mola e Todisco nel Qs



Allarme varianti Covid: aggressive con i bambini

**Pressing delle Regioni
«Al ristorante fino alle 22»**

Farruggia alle pagine 10 e 11



La svolta nell'ultimo film di Pupi Avati

**Il Pozzetto drammatico
«Sono rinato a 80 anni»**

Bertuccioli a pagina 31

ANTONIO LIGABUE
Una vita d'artista

FERRARA PALAZZO DEI DIAMANTI
Fino al 05.04.2021
Aperta dal lunedì al venerdì: 10.30 - 19.30

palazzodiamanti.it





Oggi su Alias

CINA Reportage dai gay center, nel paese in cui l'omosessualità è stata un reato fino al 1997: triste eredità della rivoluzione culturale



Domani su Alias D

DOUGLAS STUART esordio fulminante premiato con il Booker Prize 2020, «Shuggie Bain» restituisce la vitalità e la miseria degli anni '80 in Scozia



Culture

NADAEUVAL Un viaggio attraverso le rivolte contro la globalizzazione compiuto nel nome dei «lumi»

Guido Caldiron pagina 10

CON LE MONDIPLOMATIQUE
EURO 2,00

SABATO 6 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 31

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
ALIAS

Nel secondo giorno di consultazioni Draghi incassa il sostegno scontato di Forza Italia, Pd, Iv e Udc. Leu prova a tenere fuori Salvini che invece è sempre più pronto al sì. E l'ipotesi di una «maggioranza Ursula» ora si allontana

pagine 2,3



foto di Cecilia Fabiano/LaPresse

all'interno

Contratto firmato

Aumento a tre cifre ai metalmeccanici: Bonomi battuto

Dopo una non stop di quattro giorni, rinnovato il contratto dei metalmeccanici: 112 euro di aumento spuntati da Fim, Fiom e Uilm che piegano Federmeccanica. Ancora sconfitta la linea Bonomi

MASSIMO FRANCHI
PAGINA 4

Patrimoniale

La Corte dei Conti prima dice sì, poi ci ripensa

Una patrimoniale «appare auspicabile». Poi la precisazione: «Piuttosto è preferibile una riorganizzazione delle imposte patrimoniali esistenti (Imu ecc.). La misura è stata riproposta da Grillo (M5S)

MARIO PIERRO
PAGINA 4

Supermario

Qualche domanda scomoda

Andrea Ranieri PAGINA 15

L'incarico

Quelle anomalie costituzionali

Mauro Volpi PAGINA 15

Il commissario

Siamo al capolinea

Pier Giorgio Ardeni PAGINA 14

LOGISTICA E PROTOCOLLO CON I MEDICI DI BASE, I NODI DEL PIANO VACCINI. PAURA PER LE VARIANTI

Giallo con rischio, Iss: «Stare a casa»

■ L'indice Rt è stabile allo 0,84 ma tre regioni superano 1: Umbria, Bolzano e Friuli Venezia Giulia. La Cabina di regia sul Covid avverte: «Si colgono segnali di potenziale controtendenza verso una risalita di casi, serve grande attenzione nel mantenere le misure di mi-

tigazione, anche alla luce delle varianti». In Umbria la situazione più complessa: sono stati individuati 18 casi di variante inglese, 12 di variante brasiliana e 3 mutazioni. In Abruzzo preoccupa Chieti, dove ci sono stati casi di variante inglese. I tecnici del ministero: «Le regioni

istituiscano lockdown locali». Da martedì partono le fasi 2 e 3 del piano vaccini: obiettivo richiamo per 7 milioni di persone. Somministrate l'88,47% delle dosi distribuite, la copertura è al 18,7%. L'Altems (Università Cattolica): «Occorre accelerare». ADRIANA POLICCE A PAGINA 6

PUBBLICATO IL PARERE DELL'AIFA

I monoclonali alla prova dei dati

■ Pubblicato il parere esteso della Commissione tecnico-scientifica dell'Aifa dopo il via libera all'uso degli anticorpi monoclonali: «Prove di efficacia

ancora preliminari» e scarsa disponibilità delle dosi. Il ruolo scomodo dell'Agenzia del farmaco nell'emergenza pandemica. ANDREA CAPOCCI A PAGINA 7

L'informazione «dragata»

La costruzione di un mito, tra totem e tabù

TOMMASO DI FRANCESCO

Stalin modificava la storia della Rivoluzione d'Ottobre cancellando nelle foto ufficiali via via tutti i suoi oppositori - e non solo dalle foto. Con Mario Draghi sta avvenendo il contrario: secondo l'adagio «io lo conoscevo bene», il suo reale alto profilo diventa un totem, ma popolare. L'operazione è iniziata con la foto di studenti dell'esclusivo liceo gesuitico Massimo che ha rivelato nientemeno una amicizia con il presentatore tv Magalì. Non c'è media che, non elaborando l'immagine reale dell'uomo delle tre vite - dalle privatizzazioni selvagge in Italia, alla finanza privata e ai poteri forti delle istituzioni finanziarie inter-

nazionali attive non solo contro la Grecia, per arrivare alla sua innovativa pressione a fare invece, in piena crisi pandemica, «debito pubblico» - non tesa su di lui una tela mitologica di alacrità soccorritore della sfera pubblica. Ecco allora Mario Draghi, nell'album fotografico presunto, senza giacca e cravatta con Bucharin al Congresso dei Soviet sulla Nip; poi, è lui che fa capolino, enigmatico, tra lord Keynes e Bertrand Russell; e che appare preoccupato a Wetmar col banchiere-ministro Rathenau; è sempre lui, in camicia verde oliva, sudato - quando mai?

- nel lavoro manuale della Zafra con Fidel e il Che a Cuba; infine con sguardo umile prende un caffè con il mentore Federico Caffè - che sul fiscal compact si sarà rigirato nella tomba... Però, davvero nessun tabù verso Mario Draghi. Conte, uno e bis, non era certo il sol dell'avvenire, la politica, con i M5S che avevano gareggiato con l'antipolitica della Lega, era già devastata. E la sinistra non c'è più. In fondo è una sfida antisovranista: ma al governo con chi? Intanto troneggia da eroe il «saudita» Matteo Renzi. La sua foto con il criminale principe bin Salman, non è un diversivo - la mettiamo subito nell'album. Delle verità.

Lele Corvi



10206
9 770625 115017



€ 1,20 ANNO CODICE N° 36

ITALIA

Fondato nel 1892

Sabato 6 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 130

Il film

**Avati, l'amore eterno
una sfida poetica
con un grande Pozzetto**

Titta Fiore e Valerio Caprara a pag. 15



Il libro

**Il giro del mondo
in ottanta vini:
un atlante del gusto**

Giuseppe Montesano a pag. 14



Il dibattito

**LA CRISI
POLITICA
E IL SUD
SPARITO**

Nando Santonastaso

C'è ancora il Sud tra le priorità del Paese, nelle ore prima della formazione del governo Draghi? A giudicare dal silenzio, assordante ma soprattutto trasversale alle forze politiche, su quella che fino a pochi giorni fa sembrava la vera centralità dell'agenda politica, specie in funzione del Recovery Plan, il dubbio s'insinua. Tra tatticismi, vero o presunto pregiudiziali, del tema Sud - decisivo per consentire all'Italia di avere la più massiccia dotazione europea di risorse del Next Generation Eu - si fa fatica a trovare traccia.

Continua a pag. 39

Il commento

**ELEZIONI
E PANDEMIA
LA LEZIONE
PORTOGHESE**

Luca Ricolfi

La richiesta di tornare al voto, ripetuta innumerevoli volte dai partiti del centro-destra, non è priva di buone ragioni. E' vero che la nostra resta una repubblica parlamentare, e che i cambi di governo in corso di legislatura sono perfettamente legittimi, ma è altrettanto vero che di questa flessibilità si è abusato troppo. Siamo nel 2021, e bisogna risalire al lontano 2008 per rintracciare un governo e un premier (il governo Berlusconi) che fossero espressione del voto popolare.

Continua a pag. 39

Draghi, il governo dei tecnici

► Mossa per evitare i veti incrociati: esecutivo senza scadenza, niente politici nei ministeri chiave
► Il Pd avverte: Lega incompatibile. Fronda M5S: 50 senatori pronti al «no», scissione più vicina

Dalle consultazioni con i partiti e dalle varie dichiarazioni dei leader, l'orientamento del premier incaricato Draghi è quello di dare un profilo tecnico all'esecutivo, al fine di superare il rischio dei veti incrociati. E il governo non partirà con una scadenza prefissata. Intanto confermato il «sì» da parte di Forza Italia, mentre il Pd attesta la propria incompatibilità con una presenza della Lega nell'esecutivo. Acque sempre agitate in M5S, più vicina la scissione. Acquaviti, Calitri, Conti, Gentili, Pappalardo, Petrucci, Pirone e Pucci da pag. 2 a 8

Il piano per l'economia

**Più soldi a istruzione e ricerca
così cambierà il Recovery**

Andrea Bassi

Il piano vaccinazioni, innanzitutto. Ma c'è anche da preparare il Recovery plan da inviare in breve tempo all'Europa. Il piano di ripresa e resilienza, ha spiegato Draghi alle

delegazioni dei partiti, dovrà avere più investimenti e meno bonus. L'obiettivo centrale sarà portare al massimo dei giri il motore italiano della crescita. Una «spesa buona» per i 209 miliardi di euro.

A pag. 9 con Amoruso

I personaggi

**Beppe il realista
e Dibba barricadero
delle cause perse**

Massimo Adinolfi

Da una parte Beppe Grillo, ispiratore di M5S, con l'ultima pirouette dell'alleanza con il Pd. Dall'altra Di Battista e le «cause perse».

A pag. 5

Punto di Vespa

**Dalla Bce a Roma
l'uomo che sa mettere
insieme gli opposti**

Bruno Vespa

Da presidente BCE, Draghi riuscì a compiere vaganti di titoli di Stato italiani facendo «tutto il necessario» non per salvare l'Italia, ma la moneta unica. Continua a pag. 39

La campagna del Mattino Rimosso il ricordo del rapinatore



La cancellazione del murale con l'immagine di Luigi Caiola, ieri mattina a Forcella. NewFotodit A. Di Lauricella

Cancellato il murale: vince lo Stato

Valentino Di Giacomo in Cronaca

De Luca: «Contagi con scuola e movida non reggiamo più»

Elementari e superiori, in 10 giorni 2280 casi
«I sindaci devono aumentare i controlli»

Adolfo Pappalardo

«Così non va, non reggiamo». Ieri il forte grido di allarme del governatore della Campania, Vincenzo De Luca, analizzando la situazione dei contagi a scuola e le risultanze dell'unità di crisi. In dieci giorni, nelle scuole della Campania, ben 2280 casi. Martedì ci sarà una nuova riunione per decidere. Ma anche gli assembramenti da movida continuano ad essere un problema.

A pag. 11 con Mautone

Il commercio

**Sos dei ristoratori
«Fateci aprire a cena»
Ma c'è il «no» del Cts**

C'è grande attesa per il possibile ritorno degli italiani a cena al ristorante, con apertura fino alle 22. Appelli dalle associazioni di categoria, il divieto risale al 25 ottobre. C'è il «no» del Cts, ma a decidere sarà il Governo.

Guasco a pag. 10

La storia Liti, insulti e sospetti dopo la morte Le figlie, i medici e gli avvocati nella «Soap opera Maradona»

Francesco De Luca

Non ha pace, Diego. Neanche a due mesi e dodici giorni dalla sua morte. Intorno a quel corpo che rallegrò il mondo danzano personaggi che si lanciano reciproche e gravi accuse su quanto accadde in quelle ore drammatiche. Cosa accadde, davvero, quel 25 novembre 2020?

A pag. 19

Altri tamponi in ritiro

**Tegola per Genova
Koulibaly e Ghoulam
positivi al Covid**

Roberto Ventre

Koulibaly e Ghoulam positivi al Covid. Doppia tegola sul Napoli, in trasferta stasera contro il Genoa. Altri tamponi per gli azzurri.

A pag. 16

**L'ansia ingigantisce
le tue preoccupazioni?**

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA
Silexan capsule multi
alla melissa di Silexan

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

Più spazio alla vita.

Chiedi consiglio al tuo farmacista

CATTIVO UMORE
SONNO DISTURBATO **PENSIERI COSTANTI**



Il Messaggero



201 € 1,40* ANNO 143 N° 98
ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2002 con L. 4/2004 art. 1 c. 1 B2B RM

Sabato 6 Febbraio 2021 • S. Paolo Miki

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Studio del Mit di Boston
Gli spinaci ci parlano:
nelle foglie sensori
che rilevano le mine
e le segnalano via mail
Gualta a pag. 14



Inter ok, sabato in vetta
C'è Juve-Roma, Fonseca
punta su Borja Mayoral
per la sfida a Ronaldo
podio Champions in ballo
Carina, Mauro e Trani nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Picco di contagi
Alle urne
con il Covid,
la lezione
portoghese

Luca Ricolfi

La richiesta di tornare al voto, ripetuta innumerevoli volte dai partiti del centro-destra, non è priva di buone ragioni. È vero che la nostra resta una Repubblica parlamentare, e che i cambi di governo in corso di legislatura sono perfettamente legittimi, ma è altrettanto vero che di questa flessibilità si è abusato troppo. Siamo nel 2021, e bisogna risalire al lontano 2008 per rintracciare un governo e un premier (il governo Berlusconi) che fossero espressione del voto popolare. Da allora a decidere chi governa sono state sempre alchimie di palazzo, di volta in volta innescate da emergenze e situazioni eccezionali, o presunte tali: la crisi finanziaria (2011), la mancanza di un chiaro vincitore (2013), l'impazienza di Renzi (2014), l'esito del referendum istituzionale (2016), di nuovo la mancanza di un chiaro vincitore (2018), il rischio di una vittoria elettorale della destra (2019), fino al colpo di teatro di questi giorni, motivato con la doppia emergenza economica e sanitaria.

Di tutte queste ragioni che hanno condotto a costituire governi sganciati da ogni riferimento al consenso popolare la più inquietante è quella che, nel 2019, ha portato al Conte bis. In questo caso, infatti, la motivazione che ha portato a formare il nuovo governo giallorosso non è stata, come in passato, né un'emergenza reale, (...)

Continua a pag. 22

Draghi, governo di tecnici M5S va verso la scissione

► Mossa anti-veti: esecutivo senza scadenza, niente politici nei ministeri chiave
► Grillo-Conte in campo per frenare la fronda di 50 senatori grillini pronti al no

ROMA Draghi pensa a un governo di tecnici. I Cinquestelle, divisi sull'appoggio, verso la scissione. Servizi da pag. 2 a pag. 6

Dai vip spesa maggiore per le seconde nozze



**Quando cambia l'amore
l'anello costa di più**

Tom Cruise con la moglie Katie Holmes (foto EPA) Arnaldi a pag. 11

Il sondaggio: uno su due con SuperMario

Il pressing delle imprese sui partiti
«Dovete sostenere questo premier»

Diodato Pirone

Il pressing delle imprese: «La politica non si divide». Dagli industriali ai commercianti un co-



ro: tutti i partiti devono appoggiare l'esecutivo. Un italiano su 2 tifa SuperMario, il 40% chiede un sostegno bipartisan. A pag. 6

Cambia il Recovery

Formazione e ricerca, fondi extra

Andrea Bassi

Il piano di ripresa e resilienza, ha spiegato Draghi alle delegazioni dei partiti, dovrà avere più investimenti e meno bonus. I 209 miliardi, insomma, dovranno andare in quella che il presidente incaricato del consiglio ha definito «spesa buona», per contrapporla alla «spesa cattiva», quella corrente che non serve a costruire il futuro e nemmeno a garantire gli investimenti sulla sostenibilità del debito pubblico. Ma qual è questa spesa «buona» che ha in testa Draghi? Istruzione e giovani sono i due principali investimenti produttivi da compiere. A pag. 7

Scuola, emergenza suicidi ci ha provato un'altra liceale

► Roma, una bidella l'ha bloccata prima del volo fatale dalla finestra

Flaminia Savelli

Suava svolgendo un compito in classe quando ha chiesto il permesso di uscire dall'aula per andare al bagno. Cosa sia accaduto pochi, pochissimi, istanti dopo è ancora da accertare. La ragazza, una studentessa del biennio, una volta arrivata in bagno si è sporta dalla finestra. Solo l'intervento di un'addetta alla sorveglianza ha impedito alla giovane di lanciarsi nel vuoto.

A pag. 13
Errante e Marani
alle pag. 12 e 13

Morire per motivi (apparentemente) futili

I nostri ragazzi sempre in bilico tra la rabbia e la depressione

Eraldo Affinati

«Il sacrificio della patria nostra è consumato: tutto è perduto; e la vita, seppure ne verrà concessa, non ci resterà che per piangere le nostre sciagure, e la



nostra infamia», così Jacopo Ortis, nel capolavoro giovanile foscoliano, annunciava all'amico Lorenzo la propria profonda amarezza, dopo che Napoleone Bonaparte (...)

Continua a pag. 22

La cabina di regia: segnali di ripresa del virus. Tre regioni a rischio
Le varianti corrono, «subito zone rosse»

Mauro Evangelisti

«Varianti in rapida espansione». E scattano le micro-zone rosse. Non solo la provincia di Perugia e uno spicchio di Abruzzo, tra Chieti e Pescara. Le zone rosse locali, decise per contrastare l'avanzata delle varianti del coronavirus, toccano anche la Toscana, nella sua parte adiacente all'Umbria. Stabili i contagi su scala nazionale, ma per la cabina di regia «epidemia è in ripresa». Il dirigente del Ministero della Salute Gianni Rezza: «La mutazione inglese infetta di più i bambini».

A pag. 8

Con il via libera salvo l'80% degli incassi

Grido dei ristoratori: fateci aprire a cena
Il no del Cts: «Ma dipende dal governo»



Claudia Guasco

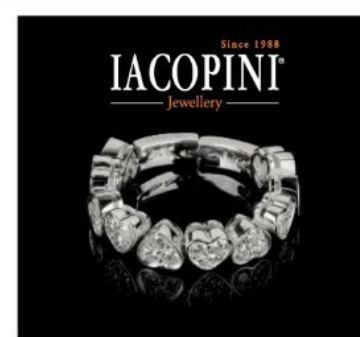
Il grido dei ristoratori: se siamo in zona gialla fateci aprire a cena. No del Cts, per gli esperti «una rimodulazione delle misure potrebbe modificare l'efficacia della mitigazione del rischio. Ma a decidere sarà il governo».

A pag. 8

SAGITTARIO FORTUNATO

Buon giorno, Sagittario! Due giorni interi con Luna nel segno e Venere in posizione di conquista, entrambe esaltate da Giove, pianeta della fortuna e vostro astro guida. Oggi certamente succede qualcosa di insolito, non proprio a sorpresa perché voi «sentite» gli avvenimenti in anticipo, ma sarete molto soddisfatti. Esaminare attentamente i vostri sogni, presentateli al coniuge come un rimborso dovuto. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno



* € 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 € 1,50; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50

il Resto del Carlino

SABATO 6 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Emilia Romagna, ecco il piano

**Vaccini, a fine mese
si parte con gli over 80
Tutti immuni in estate**

Barbetta a pagina 14



Il giorno dell'incontro Grillo-Draghi

Si compie la parabola dei Cinquestelle: oggi l'uomo del Vaffa tratterà sul futuro del Paese con l'ex governatore della Bce. La Lega pronta a dire sì (lo vogliono gli imprenditori del Nord) ma così Pd e Leu vanno in panico. Il premier incaricato: fidatevi di me

Servizi
da p. 3 a p. 9

Il riposizionamento della Lega

**Salvini lo sa
Stare al governo
gli conviene**

Bruno Vespa

Quando era presidente della Bce, Mario Draghi riuscì a comperare vagoni di titoli di Stato italiani facendo «tutto il necessario» non per salvare l'Italia, ma la moneta unica, come gli ha riconosciuto il 'Financial Times'. Lo ha fatto nonostante l'opposizione del presidente della Bundesbank Jens Weidmann. Se è riuscito in questo, perché non dovrebbe riuscire a far sedere in consiglio dei ministri Matteo Salvini con - poniamo - un Franceschini, un Di Maio, un Tajani e uno Speranza? Nel '46 De Gasperi ebbe come ministri Togliatti, Nenni, La Malfa e il liberale Manlio Brosio. Oggi stiamo uscendo o no da una guerra? Abbiamo un'economia devastata o no?

Continua a pagina 2

**UCCISERO A PUGNI NICCOLÒ CIATTI, ARRESTATO IL SECONDO CECENO
IL PAPÀ DEL RAGAZZO MORTO: NON PERDONO, PROCESSATELI IN ITALIA**



Niccolò Ciatti,
aveva 22 anni

**«GIUSTIZIA
PER MIO FIGLIO»**

Brogioni a pagina 13

DALLE CITTÀ

Bologna, parla la sua prof

**Patrick Zaki,
un anno
dopo l'arresto
Il ritratto**

A pagina 2 e in Cronaca

Bologna, con un machete

**Ammazza il padre
Arrestato
con la fidanzata**

Moretto in Cronaca

Bologna, è un ex prefetto

**Terre d'Acqua,
nominato
il commissario**

Trombetta in Cronaca



Allarme varianti Covid: aggressive con i bambini

**Pressing delle Regioni
«Al ristorante fino alle 22»**

Farruggia alle pagine 10 e 11



La svolta nell'ultimo film di Pupi Avati

**Il Pozzetto drammatico
«Sono rinato a 80 anni»**

Bertuccioli a pagina 31

ANTONIO LIGABUE
Una vita d'artista

FERRARA PALAZZO DEI DIAMANTI
Fino al 05.04.2021
Aperta dal lunedì al venerdì: 10.30 - 19.30

palazzodiamanti.it



GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 6 FEBBRAIO 2021

IL SECOLO XIX

GEAR
OPEL

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, ALEAT, in omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXV - NUMERO 31, COMMA 20 - B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR 50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e PACIO 19 Tel. 010 5388.200 www.manzoniadvertising.it

Assemblea, riscaldamento, incentivi LE NUOVE REGOLE IN CONDOMINIO

Caloriferi, cambiano i criteri sulla ripartizione delle spese Bonus idrico, come funziona. Ascensori, lo sconto del 110%

Lunedì 8 febbraio
l'inserto di 8 pagine
in omaggio con
IL SECOLO XIX

IL SUPPLEMENTO DOMENICALE

Specchio e i segreti di TikTok,
il social che strega i teenager

DOMANI IN ABBINAMENTO A 50 CENTESIMI CON IL SECOLO XIX



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronaca	Pagina 12
Commenti	Pagina 15
Economia-Marketing	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Programmi-Tv	Pagina 37
Xbox	Pagina 38
Sport	Pagina 42

OGGI INCONTRI DECISIVI CON LEGA E M5S. IL LEADER DEL CARROCCIO SI SMARCA DA MELONI, GRILLO A CAPO DELLA DELEGAZIONE DEL MOVIMENTO

Draghi: governo con i leader Salvini ora potrebbe entrare

I Cinquestelle pensano al voto su Rousseau. Intervista con Di Maio: Conte guidi la federazione giallorossa

Giornata decisiva di consultazioni per Draghi. Oggi i colloqui con le delegazioni della Lega e di M5S saranno uno snodo fondamentale per capire se può nascere il governo "di alto profilo" auspicato da Mattarella. Il presidente incaricato ha chiesto ai partiti che i leader entrino nel governo. Salvini adesso non esclude di smarcarsi da Meloni e tornare a fare il ministro. Intervista con Di Maio: «Draghi ha un profilo prestigioso. Conte guidi la federazione tra M5S, Pd e Leu».

SERVIZI / PAGINE 2-7

IPARLAMENTARI LIGURI

Mario De Fazio / PAGINA 7

Valente (M5S): a Conte un posto di rilievo
Vazio (Pd): noi pronti

Tra i deputati liguri crescono le voci favorevoli a Draghi. Valente, M5S: «Al Paese serve un governo e Conte dovrebbe farne parte». Vazio, Pd: «Governo ancorato all'Europa. Noi pronti, la Lega non so».

ROLLI



Genova, un badge per seguire le lezioni universitarie

Una sala di lettura dell'Università di Genova (foto Fornetti). Il Covid ha cambiato le abitudini degli studenti FORLEO / PAGINA 20

IL CASO

Francesco Grignetti / PAGINA 8

Ristoranti tra sì e no,
l'apertura serale diventa un rebus

Riaprire i ristoranti alla sera, come chiedevano in tanti. Il Cts dice di no. L'ultima parola spetterà naturalmente al governo. Salgono i timori per la variante virale.



IL PROGETTO

Emanuele Rossi / PAGINA 21

Sanità e tecnologia
La Liguria sperimenta nuove armi anti virus

«Potenziare l'efficacia del sistema pubblico regionale», soprattutto in funzione anti Covid. La Liguria ha nominato Enrico Castanini per questo progetto.

ECONOMIA

Così il Nord Ovest adesso fa squadra sulle infrastrutture

Simone Gallotti

Con il Recovery Fund arriveranno più di 200 miliardi di euro e l'elenco scritto dal passato governo sarà riscritto. Ecco perché quella lunga lista di 32 infrastrutture «prioritarie per tutto il Nord Ovest» come ribadisce Uniontrasporti, potrebbe non rimanere solo sulla carta. La «divisione» trasporto del sistema camerale ligure allarga lo sguardo: geograficamente, inserendo anche le necessità di Lombardia e Piemonte. E tecnicamente, proponendo strade, ferrovie e opere portuali. L'accessibilità da Sud a Nord comprende 17 opere: dalla nuova diga di Genova al Terzo valico e al raddoppio della Genova-Ventimiglia, già previste nel Recovery Plan.

L'ARTICOLO / PAGINA 10

Diga di Genova: dall'Enac boccatura a metà



La nuova diga del porto di Genova non passa l'esame dell'Enac. Il documento, firmato dal direttore generale, Claudio Eminent, fa notare che l'allungamento previsto dal progetto potrebbe creare problemi agli aerei. «Strutture, manufatti, gru, navi e il ricorso a pale eoliche andrebbero ad impattare significativamente sulle caratteristiche fisiche, operative e di sicurezza del vicino aeroporto».

L'ARTICOLO / PAGINA 11

BUONGIORNO

Perdonate la nota personale, ma sono afflitto, costernato e ho il dovere di ristabilire la mia reputazione. Ieri è successo che, in una popolare rubrica, un giornale intelligente e serio come Italia Oggi mi abbia attribuito la seguente frase: «La prosa dei Dpcm è più oscura di una casa di tolleranza». Una frase gravissima che non ho mai scritto, mai pronunciato e nemmeno mai pensato. Mai nella vita mi sarei azzardato a proporre un parallelismo sconsiderato e volgare come quello fra la presidenza del Consiglio e la sede dell'amore mercenario. Sarebbe stato infondato e di un pessimo gusto che, mi auguro, non mi appartiene. Vorrei anzitutto premettere che le donne costrette con la violenza a vendere sé sono vittime purtroppo indifese, e le donne che vendono sé in libero arbitrio sono meritevoli del massimo rispetto.

Mai dunque spenderei l'aggettivo «oscu» per qualificarle ma neppure per associarle al capo del governo. E se anche la quotidiana attività dell'uscente esecutivo, in momenti di spinta licenziosità, potesse essere accostata al meretricio, io me ne disoccerei col più vibrante sdegno. Lo sottolineo perché inorridisco all'eventualità di trasferire ai posteri l'idea di essere stato insipiente e irrispettoso al punto da mettere sullo stesso piano avventure sermottinate a prezzi di saldo, minime e scialbe, di plateale offerta di sé e di sterile passione egolatrice, e la plurimillennaria, tragica, struggente epopea, nel bene e nel male, cioè nella più sublime grandezza, di persone che hanno fatto la storia sociale e culturale dell'umanità: da Maria Maddalena a Pilar Ternera, le prostitute.

Prezzi di saldo

MATTIA FELTRI

AURUM
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odeon)
Lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

AURUM
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
PAGAMENTO IMMEDIATO IN CONTANTI
*fino al massimale di legge
Genova Corso Buenos Aires 81 R
(a fianco cinema Odeon)
Lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

€ 2 in Italia — Sabato 6 Febbraio 2021 — Anno 157, Numero 35 — ilsol24ore.com

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 4/b) 2009, art. 1, c. 1, D.L. 58/2010



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Telefisco 2021
Fusioni del 2020,
come gestire
l'anticipo
della rivalutazione

Marco Piazza
— a pagina 18



Partite Iva
Gestione separata
con contributi
più alti per il nuovo
ammortizzatore

Pizzini e Venanzi
— a pagina 20

SCARPA



**THE ORIGINAL
MOJITO**

SHOP ONLINE - SCARPA.NET 01

FTSE MIB 23083,42 +0,80% | SPREAD BUND 10Y 99,70 -0,20 | €/€ 1,1983 -0,11% | BRENT DTD 60,28 +2,00% | **Indici&Numeri** → PAGINE 24-27

Spread, l'effetto Draghi vale già 1 miliardo

MERCATI E POLITICA

Differenziale BTP-Bund giù
fino a 93. Il tasso decennale
allo 0,53%. Debito meno caro

Salvini chiede «un governo
con tutti» e ministri della Lega
Grillo con la delegazione M5S

Edizione chiusa in redazione alle 22

Indici in rialzo (Milano +7% in una settimana) e spread ai minimi dal 2015: il calo dei tassi dai massimi toccati durante la crisi di governo ha già assicurato all'Italia un risparmio potenziale di un miliardo. Lo scenario del mercato è mutato con la discesa in campo di Draghi. Il premier incaricato continua le consultazioni per costruire una maggioranza. Renzi: «Sostegno» a prescindere. Berlusconi apre. Salvini chiede ministri della Lega e un governo «con tutti». Meloni: «Noi fiducia, sì a norme utili al Paese». — a pagina 3, 4 e 5

IL QUADRO DELLA CRISI

IL PIANO DEL PRESIDENTE

**Piano vaccini
e riforme
nel Recovery**

Barbara Flammeri — a pagina 3



L'ANALISI
I GIOVANI
IL SUO VERO
PARTITO

di Alberto Ortolani
— a pagina 3

POLITICA 2.0
PROGRAMMI
E MINISTRI
DA SCEGLIERE

di Lina Palmerini
— a pagina 4

Utili a 3,1 miliardi, ora Intesa punta alla doppia cedola

CREDITO

Nell'anno della pandemia
risultati migliori delle attese
per il gruppo bancario

Intesa Sanpaolo sorprende in positivo nel difficile anno del Covid, il gruppo bancario guidato da Carlo Messina ha chiuso il 2020 con un utile netto a 3,1 miliardi di euro, battendo le attese degli analisti e «superando gli obiettivi». Per il

2021 grazie al completamento dell'integrazione con Ubi Banca, l'istituto di credito punta a superare i 3,5 miliardi di euro di utili. Doppia cedola in arrivo per gli azionisti: nel mese di maggio è prevista la distribuzione di 700 milioni di dividendi, quantitativo massimo stabilito dalla Bce dopo la raccomandazione per far fronte ai problemi provocati dalla pandemia. La seconda cedola è attesa nel quarto trimestre. A Piazza Affari ieri il titolo ha chiuso in rialzo del 1,6% a 2,06 euro. — a pagina 12

**200
milioni**
I finanziamenti necessari per
tenere in volo la compagnia
in attesa della cessione

**La crisi nei cieli
Alitalia, servono
nuovi fondi
Un hedge
per Air Italy**

Gianni Dragoni — a pag. 13

IL RITORNO DELL'INDUSTRIA



Il progetto. Enel punta su un modello che non fa perno sull'acquisto dei veicoli da parte delle aziende di trasporto, ma sul leasing

**Bus elettrici, piano Enel
per una filiera italiana**



Autobus vetusti e inquinanti. In Italia ce ne sono 60mila da sostituire e ora grazie anche ai fondi del ministero per le Infrastrutture e al Recovery plan si aprono opportunità, con EnelX (già tra i maggiori acquirenti di bus elettrici) che ha avviato un piano per una filiera tutta italiana. — a pagina 8

PANORAMA

L'EMERGENZA COVID

**Ristoranti, il Cts
rinvia la riapertura
di sera. Vaccinati
oltre il milione**

Le Regioni italiane rimarranno con gli stessi colori della settimana scorsa. Unica eccezione la Sardegna che diventerà gialla lunedì. Nessuna modifica sul coprifuoco. Per ora, poi, niente riapertura dei ristoranti la sera. È quanto deciso dal Cts, sulla base dei report settimanale non incoraggiante relativo all'andamento del coronavirus nei territori italiani. Ieri intanto nuovi contagi sono saliti di 14.219 unità; 377 i decessi. — a pagina 8



TLC

**La scure dell'Agcom
sulle truffe al cellulare**

Arriva l'urto finale contro le truffe dei servizi premium su abbonamento, i servizi a pagamento — oroscopi, meteo, giochi, eccetera — che si attivano anche solo visitando una pagina web o comunque senza il consenso dell'utente, adesso saranno bloccati all'origine. — a pagina 9

STATI UNITI
**PASSA IL PIANO
DA 1.900 MILIARDI
MA SENZA
SALARIO MINIMO**

Marco Valsania
— a pag. 17

GUERRE COMMERCIALI

**La Ue offre a Washington
sei mesi di tregua sui dazi**

Come segnale distensivo, in vista della prima telefonata tra Ursula von der Leyen e Joe Biden, l'Ue offre una tregua di sei mesi ai dazi imposti dagli Usa su acciai e metalli. Le dispute commerciali tra Usa e Ue nell'era Trump hanno portato a dazi per un valore di 18 miliardi di dollari. — a pagina 17

.food

ECONOMIA
DEL CIRO
E AGROALIMENTARE

**Sempre più
spazio a tavola
per i sostituti
del pane**

Sorrelli e Benfatto — a pag. 22

Motori

COMPASS SI RINNOVA
Per i suoi 80 anni
Jeep diventa hi tech

Massimo Mambretti — a pag. 21

Metalmeccanici, intesa sul contratto: 112 euro di aumento in quattro anni

LAVORO

**Nuovo inquadramento
professionale in vista
di Industria 4.0**

Per 1,6 milioni di metalmeccanici si è bloccata la vertenza contrattuale al quarto giorno di trattativa in plenaria. Il nuovo contratto nazionale riforma il sistema di inquadramento fermo al 1973, aumentando a regime i minimi di 112 euro (al quinto livello), e di 100 euro (al terzo). Con l'intesa raggiunta ieri tra Fe-

dermeccanica, Assitalia, Fiom-Cgil, Fim-Cisl e Uilma la decorrenza contrattuale si allunga da gennaio 2020 a giugno 2024, e gli incrementi in busta paga saranno pagati in quattro tranches confermando l'impianto del 2016 con sistema di calcolo dell'inflazione ex post. La grande novità è rappresentata dalla riforma dell'inquadramento professionale, con il superamento del sistema introdotto nel 1973, ai tempi della fabbrica fordista, sostituito con uno "nuovo" per cogliere i cambiamenti e la transizione verso l'Industria 4.0. — a pagina 5

Giorgio Poglietti — a pag. 5

**34
per cento**

È la quota di assunzioni che le imprese ritengono di realizzare con difficoltà per carenza di qualifiche: mancano i profili cercati dai datori di lavoro

Excelsior
Assunzioni
in caduta
del 23%
ma 893mila
nuovi posti
da gennaio

— Servizio a pagina 5

PERMESSI PER INQUINARE

**La speculazione
alimenta
rincarì record
della CO₂**



Inquinare non è mai costato così caro in Europa. E in fondo è giusto che sia così in vista della decarbonizzazione. Ma il rally dei permessi per la CO₂ inizia a sfuggire al controllo: il prezzo è salito di quasi il 20% in una settimana, fino a livelli record sopra 38 euro per tonnellata. — a pagina 6

Sissi Bellomo — a pagina 6

FALCHI & COLOMBE

**LA BOLLA
DI GAMESTOP
E L'INERZIA
DELLA YELLEN**

di Donato Mascandaro
— a pagina 12



"LE MONTAGNE CHIAMANO E IO DEVO ANDARE"
JOHN MUIR

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



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 6 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 36 - € 1,20
San Paolo Miki e compagni

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Cicerone 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

CANTONATA COLLETTIVA

Non hanno capito Mario Draghi

*Telefonate e accordi fra partiti
per imporre al nuovo premier
la loro spartizione di poltrone*

*Due ministri M5s, altrettanti Pd
C'è posto per un azzurro e un Iv
Ne avanza uno pure per la Lega*

*Li attende una doccia fredda
lui già li gela sul Recovery Fund
«Nessun euro a fondo perduto»*

Il Tempo di Osho

Pausa teatrino per SuperMario: oggi c'è Grillo



Mazzoni a pagina 7

Nel Lazio le dosi di AstraZeneca eppure meno di un terzo dei dottori di famiglia le somministrerà Arrivano i vaccini però mancano i medici

**Ferito anche il dirigente
Pitbull sbrana la cagnetta
del ds della Lazio Tare**

a pagina 17

... Arriva nel Lazio il vaccino AstraZeneca: la somministrazione partirà dalla classe 1966. Eppure i medici di base che hanno aderito al bando per fare le immunizzazioni sono soltanto il 30% dei dottori di famiglia. Peraltro non è ancora pubblico l'elenco dei 1.300 camici bianchi «arruolati».

Sbraga a pagina 15

**Centro sorvegliato speciale
Primo weekend giallo
con chiusure e controlli**

Ottaviano a pagina 17

... I partiti della nuova maggioranza si stanno mettendo d'accordo sulla spartizione delle poltrone nel governo pensando poi di imporre al premier incaricato Mario Draghi. Non hanno capito che la squadra verrà scelta solo da lui e dal Capo dello Stato Sergio Mattarella. Intanto SuperMario li gela sul Recovery: «Nessun euro si può considerare a fondo perduto».

Di Majo, Fondato e La Rosa, Mineo alle pagine 2, 3 e 6

Intervista a Giorgia Meloni

**«Non ci sto. Lui è autorevole
ma sarà prigioniero M5s-Pd»**

DI FRANCO BECHIS

Giorgia Meloni, che impressione le ha fatto Draghi nell'incontro che ha avuto per le consultazioni?

«Abbiamo parlato in tutto una mezz'oretta. Mi è sembrato una persona certamente di grande autorevolezza e cordiale. Però nell'incontro Draghi ha soprattutto ascoltato (...)

Segue a pagina 5

Segretissimo

**Anche in tv è partita la corsa
a diventare «draghisti»**

Magro a pagina 8

Solo un'illusione lo stop alle restrizioni

**Si può riaprire la sera. Anzi no
Ristoratori con il fiato sospeso**

Rossi a pagina 10

Commercio in crisi nella Capitale

**Il nuovo assessore Coia
«Torneranno i mercatini»**

Verucci a pagina 16

la S TORACIATA

Una domanda. Presidente Draghi, gli italiani hanno votato per 600 parlamentari e non mille. Quando li accontentiamo?

SECURITY 60®
SISTEMA PERSIANA ORIENTABILE IN ACCIAIO

L'UNICA PERSIANA IN ACCIAIO CON LAMELLE ORIENTABILI OSCURANTI CERTIFICATA IN CLASSE 3 ANTIEFFRAZIONE

ANCHE IN ACCIAIO INOX

www.security60.it www.tecnometalsystem.it

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

Come sempre, dopo un buon numero di puntate, il "Grande Fratello Vip" diventa, come si conviene ad un reality, un grande condimento. Ormai, più o meno, conosciamo i caratteri dei concorrenti o dei condimenti, sappiamo quindi quali sono le alleanze e staremo a vedere fino all'1 marzo, cosa succederà. Per carità, ci sono cose molto più importanti che seguiamo nel mondo, a partire dalla pandemia del Covid, però i reality di questo tipo aiutano a pensare che non ci sono solo questioni che provocano ansia, ma anche questioni che provocano un sorriso. (...)

Segue a pagina 26

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

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

€2,00*



10 IL MIO 110% QUOTIDIANO

Per le detrazioni da Superbonus, in presenza dello sconto in fattura, conta la data della spesa

Poggiani a pag. 32

Draghi va valutato in base al programma, non ha senso un'opposizione preventiva e pregiudiziale

Franco Bechis a pagina 9

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Aiuti alle pmi prorogati al 2023

Tra le agevolazioni scadute e riaperte, nuova Sabatini, sostegno a startup innovative, fondo di garanzia, nuova Marcora, bonus per la quotazione

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Ma Mario Draghi è un tecnico?

Quando ci incontrammo, un bel po' di anni fa, sulle scalinate del Dipartimento di Stato, a Washington, durante la settimana dell'assemblea del Fondo monetario internazionale, Draghi era sicuramente un tecnico ma di nomina politica come componente del board della Banca mondiale. Lo aveva scelto l'allora ministro del Tesoro, il piemontese ragioniere e onorevole Giovanni Goria, sinistra democristiana. Fino a quel momento Draghi aveva fatto il professore all'Università di Firenze. Ci presentò Ettore Mazzotti, che allora era direttore del nostro magazine Lombard. Pur con la sicurezza di una preparazione solida coltivata con i due grandi maestri come Federico Caffè a Roma, e Franco Modigliani al Mit di Boston, appariva un po' timido, sicuramente schivo. Il legame con la Banca d'Italia lo aveva fin da ragazzo attraverso il padre, buon funzionario-di-

continua a pag. 2

Proroga al 2023 per i regimi di aiuto alle pmi, la cui scadenza «naturale» era stata fissata per il 2020. Tra le principali: la nuova Sabatini, il sostegno alle startup innovative, il Fondo di garanzia pmi, la nuova Marcora, il credito d'imposta per la quotazione in borsa delle pmi ecc. Il tutto è stato deciso con decreto del ministro dello Sviluppo economico, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 29 del 4 febbraio 2021.

Pagumici a pag. 34

COVID E MARKETING

Banche, il cliente in tempi di incertezze chiede sicurezza

Capitani a pag. 17

Russia in deficit con la Cina, è crollato l'export petrolifero

Hansen a pag. 15



DIRITTO & ROVERSCIO

Solo il ministero italiano dell'Istruzione può non sapere che l'inglese è dominato, da almeno un secolo, la sola vera lingua internazionale. Prendiamo la crisi del 2008, il successivo boom del web e poi la pandemia del Covid: ognuno di questi eventi ha scatenato nella lingua italiana (facendoli diventare di uso comune) centinaia di neologismi dall'inglese e nessuno (dica: nessuno) dalla lingua francese. Adesso se ne sono accorti anche i francesi che, dopo una lunga resistenza, creano sempre più scuole dove si insegna solo in inglese. In Italia invece uno chi far studiare l'inglese nelle medie per cinque ore la settimana, lo si fa studiare per tre ore e si obblighiamo gli studenti a seguire due ore di francese. Siccome fra dieci anni chi non saprà l'inglese sarà un analfabeta è dato che chi ha i soldi si muova figli su come farlo imparare, a soffrire di questa discriminazione sono i figli dei poveri. Ma la sinistra e i sindacati se ne fanno un baffo, non chiedono nemmeno questa riforma a costo zero. Obbstacolo.

NUOVA GAMMA E-SUV

JAGUAR HA UNA NUOVA ENERGIA.

Un'energia che ha dato vita ad una nuova gamma di E-SUV. Per offrirti la più ampia scelta di motorizzazioni Mild Hybrid, Plug-in Hybrid ed elettriche di sempre, unite alle emozioni uniche che solo Jaguar ti sa dare.

Ti presentiamo il nuovo mondo delle prestazioni Jaguar.

#JAGUARELECTRIFIES

00000-33867049

jaguar.it

NUOVA GAMMA E-SUV

JAGUAR E-PACE
DIESEL, BENZINA MILD HYBRID
BENZINA PLUG-IN HYBRID

JAGUAR E-PACE
BENZINA MILD HYBRID
BENZINA PLUG-IN HYBRID

JAGUAR E-PACE
100% ELETTRICA

* Esclusivamente per la Jaguar fino a esaurimento quote in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50. Con «il mensile oral Covid» a € 9,00 in più; Con «L'Aspirante della Banca Lombard 2020» a € 2,00 in più; Con «il dossier storico» a € 0,50 in più; Con «La Jaguar al Bilancio 2021» a € 0,50 in più; Con «Le nuove regole per produrre e rivendere» a € 8,00 in più; Con «i Tar 2021» a € 9,00 in più.

LA NAZIONE

SABATO 6 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Fiorentina battuta 2-0

**L'Inter è troppo forte
La reazione viola
sbatte sulla traversa**

Servizi nel Qs



Terni, «dal marito della titolare»

**L'infermiera
violentata
nell'ospizio**

Cinaglia a pagina 17

ristora
INSTANT DRINKS

Il giorno dell'incontro Grillo-Draghi

Si compie la parabola dei Cinquestelle: oggi l'uomo del Vaffa tratterà sul futuro del Paese con l'ex governatore della Bce. La Lega pronta a dire sì (lo vogliono gli imprenditori del Nord) ma così Pd e Leu vanno in panico. Il premier incaricato: fidatevi di me

Servizi
da p. 3 a p. 9

Il riposizionamento della Lega

**Salvini lo sa
Stare al governo
gli conviene**

Bruno Vespa

Quando era presidente della Bce, Mario Draghi riuscì a comperare vagoni di titoli di Stato italiani facendo «tutto il necessario» non per salvare l'Italia, ma la moneta unica, come gli ha riconosciuto il 'Financial Times'. Lo ha fatto nonostante l'opposizione del presidente della Bundesbank Jens Weidmann. Se è riuscito in questo, perché non dovrebbe riuscire a far sedere in consiglio dei ministri Matteo Salvini con - poniamo - un Franceschini, un Di Maio, un Tajani e uno Speranza? Nel '46 De Gasperi ebbe come ministri Togliatti, Nenni, La Malfa e il liberale Manlio Brosio. Oggi stiamo uscendo o no da una guerra? Abbiamo un'economia devastata o no?

Continua a pagina 2

**UCCISERO A PUGNI NICCOLÒ CIATTI, ARRESTATO IL SECONDO CECENO
IL PAPÀ DEL RAGAZZO MORTO: NON PERDONO, PROCESSATELI IN ITALIA**

Niccolò Ciatti, aveva 22 anni

**«GIUSTIZIA
PER MIO FIGLIO»**

Brogioni a pagina 13

DALLE CITTÀ

Firenze

**Assalto in villa
Il proprietario
si rifugia in bagno**

Servizio in Cronaca

Firenze

**In monopattino
senza il casco
Arrivano le multe**

Servizio in Cronaca

Firenze

**Centro sportivo
della Fiorentina
Posata ieri
la prima pietra**

Servizio in Cronaca



Il virus più aggressivo. Zona rossa a Chiusi

**In Umbria e Toscana
le varianti avanzano**

Belvedere, Ciardi, Nannini e Pontini alle pagine 14 e 15



La svolta nell'ultimo film di Pupi Avati

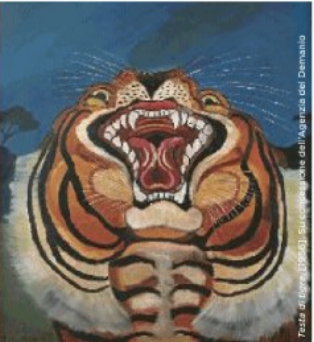
**Il Pozzetto drammatico
«Sono rinato a 80 anni»**

Bertuccioli a pagina 31

**ANTONIO
LIGABUE**
Una vita d'artista

**FERRARA
PALAZZO DEI
DIAMANTI**
Fino al 05.04.2021
Aperta dal lunedì al venerdì: 10.30 - 19.30

palazzodiamanti.it





la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*Direttore *Maurizio Molinari*

Anno 46 - N° 31

Sabato 6 febbraio 2021

Oggi con *Robinson e D*

In Italia € 2,50

La Lega tentata da Draghi

Giorgetti convince Salvini a trattare l'ingresso nel governo. Il premier incaricato non mette veti. Il tormento del Pd per ministri del Carroccio
Elly Schlein: "Siamo incompatibili con i sovranisti". I 5S spaccati su Conte nell'esecutivo. Oggi Grillo incontra i big del movimento

Virus, battaglia sull'apertura dei ristoranti la sera. Il Cts: troppi rischi

Il commento

Una partita con due incognite

di **Claudio Tito**

Nelle trattative per la formazione del governo Draghi si stanno manifestando due incognite che ne possono condizionare il percorso. Non si tratta di fattori in grado di metterne in discussione la nascita. Questa ipotesi è ormai esclusa da tutte le forze politiche presenti in Parlamento.

● continua a pagina 29

Il punto

La ricerca della discontinuità

di **Stefano Folli**

Per capire come procede il cammino di Mario Draghi bisogna tornare all'inizio, alle parole pronunciate da Mattarella la sera di martedì: il mandato è volto a realizzare «un governo di alto profilo non riconducibile ad alcuna formula politica».

● a pagina 29

Altan

TUTTI SUL TRAM DI DRAGHI!
E I DISTANZIAMENTI?



Si allarga la maggioranza che sosterrà il governo di Mario Draghi. Oggi nuovo giorno di consultazioni con il premier incaricato. La Lega tentata dall'ingresso nell'esecutivo. Malcontento nel Pd. M5S spaccato. Intanto, braccio di ferro sull'apertura dei ristoranti di sera.

I servizi ● da pagina 2 a pagina 15

In Parlamento

I dietrofrontisti del mai più

di **Francesco Merlo**

E passi il "mai con Renzi", che può essere perdonato come un malumore di famiglia, come l'eterno ritorno della parabola evangelica, ma se Zingaretti tradisse il "mai con i leghisti" peccerebbe più di san Pietro.

● a pagina 9

Visto da lontano

Mario, gentleman inafferrabile

di **Natalia Aspesi**

A noi pensionati questo Draghi ci fa un po' paura perché sinceramente avevamo fatto l'abitudine a personaggi più roboanti, mai zitti, sprizzanti superiorità, sempre in tv mai a proporre rosee soluzioni.

● a pagina 13

Nel giorno della visita di Borrell a Mosca

Navalnyj, schiaffo alla Ue Putin espelle 3 diplomatici

È scontro tra Unione europea e Russia sul caso Navalnyj. L'alto commissario Ue Borrell, a Mosca, parla di relazioni «a un punto critico» e chiede la liberazione del dissidente. Putin espelle tre diplomatici europei per avere partecipato alle proteste. Dure le reazioni.

di **Castelletti, D'Argenio, Ginori e Mastrobuoni** ● a pagina 16

A Gedi il sito al femminile

Una casa web per dare parola a tutte le donne

di **Simona Movilia**

Uno spazio sicuro. È questa la grande sfida della frontiera digitale femminile: costruire un luogo dove le donne possano ritrovarsi, confrontarsi e sostenersi certe di essere accolte, ascoltate e accettate.

● a pagina 28 con un servizio di **Fontanarosa** ● a pagina 20

Oggi e domani



A lezione da Eco in regalo i primi due libri

Lo sci a Cortina

Marta Bassino "I miei mondiali per Sofia Goggia"

di **Alessandra Retico**

Marta gigante. «Anche se magrolina e un po' svampita di natura, so esattamente chi sono, dove sto e cosa voglio». Bassino Mondiale: a Cortina il suo quarto campionato, il primo da protagonista. Anche se è l'antidiva.

● a pagina 37

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 Nerveto, 21 - Tel. 02/574941,
e-mail: publicita@amanzoni.it

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

N2

Covid Il contagio risale ancora
Ristoranti, giallo sulle riaperture

AMABILE, GIUBILEI, GRIGNETTI
E L'INTERVENTO DI FILIPPO LA MANTIA - PP. 10-11



Ridley Scott "Adamo ed Eva
androidi nella mia serie tv"

IL COLLOQUIO DI SOFIA MATTIOLI - PP. 22-23

Sci Garmisch sorride agli azzurri
Paris vince la libera, ora i Mondiali

DANIELA COTTO - P. 28



LA STAMPA

SABATO 6 FEBBRAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) ■ ANNO 155 ■ N. 36 ■ IN ITALIA ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE N. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB - TO ■ www.lastampa.it

GNN

NEL SECONDO GIORNO SOLO MELONI DICE NO AL PREMIER INCARICATO. OGGI SCELGONO CINQUE STELLE E CARROCCIO. L'IPOTESI DEI LEADER NELL'ESECUTIVO

Di Maio: Draghi è credibile, M5S lo ascolti

Intervista al ministro degli Esteri: "Conte guidi la federazione con Pd e Leu". Ora per il nuovo governo l'ostacolo è la Lega

IL COMMENTO

TUTTI SULL'ARCA DI SUPERMARIO

MARCELLO SORGI

Non è solo sorprendente, di più. Nel giro di tre giorni, da quando Draghi ha ricevuto l'incarico, tutti vogliono salire sul suo carro. Esclusa la Meloni, che ieri nelle consultazioni ha confermato il "no" del suo partito, il solo del centrodestra rimasto all'opposizione, tutti gli altri sono pronti a salire sull'Arca del nuovo Noè. Dal Pd ai 5 Stelle (con qualche contenzione che oggi Grillo proverà a superare), da Berlusconi a Salvini, la consapevolezza della gravità del momento, descritta da Mattarella, si manifesta insieme alle ultime resistenze. Così, quando Salvini ha lasciato capire di essere pronto al gran passo, a sinistra, certo, non c'è stato entusiasmo.

CONTINUA A PAGINA 21

L'ANALISI

IL CUORE, LA TESTA E LE VERE RIFORME

MARIO DEAGLIO

Non bisogna "cadere in trappola" e limitarsi a reagire alla crisi attuale, bisogna invece sviluppare "meccanismi di regolazione di alta qualità". Le parole virgolettate sono di Draghi che le scrisse nel 2010 - quando le economie e le Borse di mezzo mondo gemevano ancora sotto il peso della crisi finanziaria iniziata due anni prima - su European View, una rivista europea di dibattito intellettuale e politico sulle cui pagine è difficile trovare autori italiani. Tradotto nei termini di oggi, reagire alla crisi attuale vuol dire fare una politica limitata, o quasi, ai sussidi e ai sostegni.

CONTINUA A PAGINA 21

ANDREA MALAGUTI

Ci sono giravolte che fanno più effetto di altre. E quella degli ex movimentisti antisistema, tradizionalmente chiamati 5 Stelle, ha una sua innegabile spettacolarità. Draghi, Dio di Tutte le élite e Custode dell'Euro Whatever It Takes, incontra l'Elevato (fu) euroscettico Beppe Grillo, uscito dal targa per godersi lo spettacolo in prima fila. - P. 5

SERVIZI - PP. 2-8

IL RETROSCENA

La tentazione di Salvini "Se facessi il ministro?"

AMEDEO LA MATTINA
ILARIO LOMBARDO

Caro presidente Draghi, più grande e affollato sarà il governo, più piccolo sarà il programma e breve la sua vita. Così il capogruppo di Leu, Fornaro, al premier incaricato. - P. 3

LA STORIA

"Al veto, al veto!" torna Ghino di Tacco

FLAVIA PERINA

Tra le molte cose che cambieranno di segno con l'arrivo di Draghi c'è la presunzione dei partiti e dei leader di essere titolari di diritti di veto oltre ogni loro potere reale. - P. 7

I DIRITTI

ZAKI SIA CITTADINO DI UN NUOVO MONDO

FRANCESCA PACI



Patrick Zaki, 29 anni

Patrick George Zaki è egiziano. Ma è anche bolognese, italiano, europeo. Patrick studia, gioca a calcio, balla fino all'alba con gli amici, mangia, sogna, piange, è uno di noi. A chi spetta l'ultima parola sulla notte senza stelle che lo ha inghiottito un anno fa spingendolo a fondo, solo, nelle viscere del carcere di Tora?

CONTINUA A PAGINA 21

SEMPRE IN - PP. 16-17

IL RACCONTO

I CALZINI SPAIATI DELLA DIVERSITÀ

VIOLA ARDONE

Chi ha notato di colore aveva i calzini Mario Draghi, durante il primo giorno di consultazioni, alzò la mano. A quanti sono pronti a scommettere che siano stati di un sobrio blu scuro voglio lanciare una provocazione: mi piace immaginare che anche lui, possibile futuro premier di una maggioranza ancora tutta da inventare, li abbia indossati di colore diverso.

CONTINUA A PAGINA 21

MICHELLE TAMBURRINO - P. 12

"Una ferita per Torino quei clochard mandati via dal centro"



Clochard accampati con le loro suppellettili nel centro di Torino

REPORTERS
MARTINENGO - P. 13

TRA DECORO URBANO E DIFESA DEI DEBOLI

MARCO REVELLI

Si continua a colpire il diffondersi di atteggiamenti inumani. Una ventata di inumanità che non è solo di questi giorni e di questi mesi, ma che in questi giorni e in questi me-

si colpisce di più. Stiamo vivendo la grande tragedia della pandemia, con tutta la sua sofferenza, e a questa sofferenza della natura si aggiunge la sofferenza inflitta dagli uomini. - P. 13

BUONGIORNO

Perdonate la nota personale, ma sono afflitto, costernato e ho il dovere di ristabilire la mia reputazione. Ieri è successo che, in una popolare rubrica, un giornale intelligente e serio come Italia Oggi mi abbia attribuito la seguente frase: «La prosa dei Dpcm è più oscena di una casa di tolleranza». Una frase gravissima che non ho mai scritto, mai pronunciato e nemmeno mai pensato. Mai nella vita mi sarei azzardato a proporre un parallelo sconsiderato e volgare come quello fra la presidenza del Consiglio e la sede dell'amore mercenario. Sarebbe stato infondato e di un pessimo gusto che, mi auguro, non mi appartiene. Vorrei anzitutto premettere che le donne costrette con la violenza a vendere sé sono vittime pur troppo indifese, e le donne che vendono sé in libero arbitrio sono meritevoli del

massimo rispetto. Mai dunque spendere l'aggettivo «osceno» per qualificarle ma neppure per associarle al capo del governo. E se anche la quotidiana attività dell'uscente esecutivo, in momenti di spinta licenziosità, potesse essere accostata al meretricio, io me ne dissocierei col più vibrante sdegno. Lo sottolineo perché inorridisco all'eventualità di trasferire ai posteri l'idea di essere stato insipiente e irrispettoso al punto da mettere sullo stesso piano avventure seminotturne a prezzi di saldo, minime e scialbe, di plateale offerta di sé e di sterile passione egotistica, e la plurimillennaria, tragica, struggente epopea, nel bene e nel male, cioè nella più sublime grandezza, di persone che hanno fatto la storia sociale e culturale dell'umanità: da Maria Maddalena a Pilar Ternera, le prostitute.

Prezzi di saldo

MATTIA FELTRI

**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.

Importatore autorizzato: Italia Farmaceutica. Laila è un medicinale senza obbligo di prescrizione. Silexan® che ad esso appartiene è un marchio registrato. Per ulteriori informazioni rivolgetevi al vostro medico o al vostro farmacista. Tel. 02 97000000.



VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

Per investitori professionali

CLASSIFICA I MIGLIORI CONTI CORRENTI

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



VALUE TO INVESTORS

Scopri di più
www.it.vanguard

Per investitori professionali

€ 4,20 Sabato 6 Febbraio 2021 Anno XXXII - Numero 606 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedizioni* Spedimento in A.2 art. 1 e L. 46/04, DCB Milano



PARLA RENZI ALL'EX PRESIDENTE DELLA BCE NON CHIEDO NIENTE, MA NE VEDRETE DELLE BELLE

Con Mario è Rinascimento

ITALIA Solo il suo incarico ha fatto schizzare in alto la borsa e risparmiare sullo spread in due giorni 400 milioni. Quanto vale il prestigio del premier per i bond e le azioni tricolore

Draghi in portafoglio

Le condizioni perché sia un successo

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Ma Mario Draghi è un tecnico? Quando ci incontrammo, un bel po' di anni fa, sulle scalinate del Dipartimento di Stato, a Washington, durante la settimana dell'assemblea del Fondo monetario internazionale, Draghi era sicuramente un tecnico ma di nomina politica come componente del board della Banca mondiale. Lo aveva scelto l'allora ministro del Tesoro, il piemontese ragioniere e onorevole Giovanni Goria, sinistra democristiana. Fino a quel momento Draghi aveva fatto il professore all'Università di Firenze. Ci presentò **Ettore Mazzotti**, che allora era direttore del nostro magazine Lombard. Pur con la sicurezza di una preparazione solida coltivata con i due grandi maestri come



IL BILANCIO 2020 DI INTESA

Messina fa da apripista al ritorno dei dividendi

LA GOVERNANCE DI AMAZON & C

Da Bezos a Gates, perché i re del tech fanno un passo di lato

DOPO GOTTINI IN BNL

Le donne che contano nelle banche italiane



Markus ha appena comprato un'auto elettrica. Ecco perché dovresti essere carico.

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

Scopri di più su megatrend.animasgr.it

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

ANIMA
Più vicini, più lontano.

Passeggiata a Nord Est, tra terra e mare

D

Passeggiando per trieste bisogna sempre tenere almeno una poesia in tasca. Anche solo qualche verso: basterebbe Trieste del sì del da del ja di Carolus Cergoly, poeta dimenticato del '900: "Tre spade de tormenti / Tre strade tutte incontri / Piazze contrade androne / Piere del Carso / Acqua de marina / Tutte t' ingrazia / Mettile in vetrina". Versi nel dialetto che ancora viene parlato ovunque, nei caffè e nei negozi; dialetto pieno di battute taglienti come la bora o di parole imbastardite che arrivano da lontano, dall' incrocio di genti da cui è nata Trieste. Un esempio invernale? Che zima, ovvero che freddo: dallo sloveno "zima", inverno. E quindi Trieste del sì, del da, del ja, incroci e accenti che ritroviamo nei palazzi, nel cibo. Nei vicoli di una città negli ultimi anni un po' troppo addormentata. Anche le strade declamano poesia. Non ci credete? Basta alzare gli occhi: in via Rossetti, via del Monte e via del Lazzaretto Vecchio, ecco i versi di Umberto Saba, inedita segnaletica urbana, cominciando da: "C' è a Trieste una via dove mi specchio / nei lunghi giorni di chiusa tristezza / si chiama via del Lazzaretto Vecchio". Città di fantasmi e di echi, dunque, città che vive (troppo) nel passato. Ma anche di allegria, e come potrebbe essere altrimenti, con quel mare davanti. Mare che è il vero segreto dei triestini: lo amano profondamente, lo vivono in ogni stagione. E il cuore della città è lì: in piazza Unità, dove cominciano e finiscono tutte le passeggiate. Una piazza che guarda l' orizzonte. E un possi bile futuro di riscatto. VINTAGE E LIBERTÀ (DELLO SPIRITO) CAMMINANDO SULL' ACQUA SE UN CAFFÈ DURA ORE trieste è la città del caffè, e dei caffè, plurale. Non per niente era il porto dell' Impero austroungarico: e qui Vienna c' è ancora, nell' abitudine tenace con cui la gente si siede al tavolino, anche per ore, con un libro o un laptop in mano. Quindi è ancora più crudele quando, in zona rossa o arancione, quel caffè lo si può bere solo da asporto. Uno dei ritrovi più amati è il San Marco, rimasto intatto dal 1914, con i suoi stucchi e decori, e i giornali (di carta!) a disposizione. In più, colpo di genio di Alexandros Delithanassis, il giovane editore che l' ha preso in gestione, ora ospita una libreria. Da qui si va al Mercato Coperto, piccolo, dimenticato capolavoro di architettura; costruito nel 1936, fu il dono alle venderigole, le venditrici di frutta e verdura, di Sara Davis, figlia di un ricco commerciante, forse per salvarle dal gelo e dalla bora. Ancora oggi ci trovate frutta, verdura e pri mizie a chilometro zero. Un' altra pausa caffè? Da Pirona, tutto boiserie, il locale dove pare andasse James Joyce, che viveva qui accanto. Trovate anche i biscotti con il nome della pasticceria "stampigliato" sopra. Occhio al mosaico all' entrata! Trieste ha anche un insolito caffè a un primo piano: sempre stucchi e decori, è nel bel palazzo di inizio '900 degli architetti Berlam (gli stessi che hanno progettato il Faro della Vittoria che domina il golfo), ex sede delle assicurazioni Ras, ora albergo Hilton. Se è chiuso, si può intanto ammirarne la facciata, e deviare verso il Caffè Torinese (che, non in pandemia, di sera offre tra i migliori drink della città). Per strada, tappa da Rosi Serli, boutique storica: se vedete una bella ragazza che posa con un nuovo look, è Martina, figlia e co-proprietaria, simpatica influenc er-fashion su Instagram. trieste è fatta anche di vecchie botteghe che resistono, tenaci. Come la Drogheria Toso, aperta nel 1906, dove comperare di tutto ma vintage, dalle spazzole ai piumini anti-polvere, alla carta d' Eritrea da bruciare per profumare la casa. E poi spezie, tisane e caramelle, vendute sfuse



La Repubblica D

Trieste

in barattoli di vetro, come si usava un tempo. Ed eccoci a Ponterosso, con la chiesa neoclassica di Sant' Antonio che si specchia (quasi) sul canale. Qui alla fine degli anni '70 non si riusciva neppure a camminare per la folla: infinite bancarelle vendevano, a chi arrivava in auto e torpedone dall' allora Jugoslavia, detersivi, bambole, caffè e soprattutto gli ambitissimi jeans. Ora c' è un piccolo mercato di frutta e verdura, ma soprattutto un' altra pasticceria storica, La Bomboniera. Gioiello Liberty, il sabato e la domenica sforna le "lettere d' amore", nome poetico per un dolce ipercalorico, una sfoglia passata nello zucchero prima di essere farcita con crema al rum. Ma trovate anche i dessert della tradizione, la pinza e il presnitz. Sempre sul canale si affaccia la cupola di San Spiridione, la chiesa serbo-ortodossa: dentro, silenzio, luce e oro. Come in quella greca di San Nicolò, poco lontana, oppure in Sinagoga, e nella chiesa protestante; perché Trieste era un porto che amava le sue genti, in rispetto e libertà. Il cuore della città è qui, l' abbiamo detto, in piazza Unità: un salotto con vista mare. Chiuso sui tre lati dai palazzi asburgici di Maria Teresa d' Austria, che scintillano al sole; mentre il quarto lato è aperto al golfo e all' orizzonte. Uno spettacolo a tutte le ore del giorno, ma soprattutto al tramonto. Per i triestini l' appuntamento è "ai Speci", ovvero al Caffè degli Specchi. Anche per uno spritz, che qui si beve bianco, senza Aperol. Se poi la bora non soffia a 180 km all' ora (capita, soprattutto d' inverno), la passeggiata prosegue "sull' acqua": ovvero sul Molo Audace. Continuando a camminare sulle Rive, prima della stazione ferroviaria, ecco il varco per entrare a scoprire la ghost town di Porto Vecchio. Tre chilometri a bordo mare, dove qualcosa è stato ristrutturato, molto è ancora abbandonato, tutto è comunque bellissimo: il respiro del passato. Tra gli edifici, davanti all' ex Centrale Idrodinamica, un' installazione di public art in giallo, opera della triestina Elisa Vladilo, che anni fa "impacchettò" in panno lenci colorato il Molo Audace. STANZE DEL BARONE E MAGIA DELLE RIVE vecchie e nuove suggestioni di Pierluigi Sabatti* Trieste è la città di carta: le lettere novecentesche vi hanno trovato patria con Italo Svevo, Umberto Saba, James Joyce, per tacere dei contemporanei. Ma ci sono altre tonnellate di carta interessanti: quelle dei progetti mai realizzati. Una quantità tale da ricoprire di una bianca coltre tutta la costa da Duino a Muggia e oltre. Oggi nel mirino c' è il Porto Vecchio, splendida area di archeologia industriale: 66 ettari fronte mare in cui i magazzini sono eleganti palazzi decadenti, contornati da lunghi, dritti viali, geometria che si sposa con quella del Borgo Teresiano, primo quartier e della città fuori le mura, amato da Stendhal che odiava la bora. È arrivando dall' alto, dall' Obelisco di Opicina, che si può cogliere la peculiarità geometrica di Trieste. "Là finalmente la città mercantile con la rada distesa come una pianta; una seconda città natante è formata dalle navi con la loro vita movimentata. La vista da Opicina è probabilmente una delle più belle del mondo". Così scriveva nel 1850 un 18enne entusiasta, Massimiliano d' Asburgo (fratello più bello e simpatico dell' imperatore Francesco Giuseppe), che ha realizzato il castello di Miramare. Peccato che per scendere in città non si possa prendere il tram di Opicina, cremagliera storica, ferma da anni per scelte sciagurate. E oggi viene proposta l' ovia dal Portovecchio al Carso, neanche fossimo una località sciistica! Manuel de Solà Morales nel '99 che prevedeva di tutto: alberghi, ristoranti, residenze, uffici, spazi ricreativi. Portoghesi, PortoCittà e quello già vecchio del Parco del mare. Il risultato: qualche magazzino recuperato e un terrificante parallelepipedo, il nuovo centro congressi che ha ospitato Esf, l' Euro Science Open Forum. Fortuna che la città ha (San) Zeno D' Agostino, presidente dell' **autorità portuale**, che ha svegliato il Porto Nuovo narcotizzato per anni da pessime gestioni. Oggi il golfo pullula di navi e di vele, e fa al viaggiatore lo stesso effetto che fece a Massimiliano. *giornalista e intellettuale triestino PER SINGLE E GOURMET le vie di trieste forse più cambiate, salvate dal degrado e ora punteggiate di botteghe e bistrot, sono a Cavana. Il nome viene da kava, caffè in lingua slava: qui c' erano infatti i magazzini dei chicchi, e qui resiste La Triestina, torrefazione dal 1948 (non c' è solo Illy!). Per i golosi tappa obbligata era Masé, dove comprare il prosciutto cotto in crosta (ora ha chiuso, segno

La Repubblica D

Trieste

dei tempi). Per lo shopping due boutique di moda con una bella atmosfera, Être concept store, e Officina Stranomavero. Vud, laboratorio di cose di legno, con Filippo Mastino, uno degli artigiani più simpatici di Trieste, e i suoi taglieri da collezione. Per poi "arrampicarsi" fino all' Arco di Riccardo in piazza Barbacan, che ospita 4 volte all' anno una piccola fiera di artigiani. Tra le vetrine, Combiné, con i gioielli di Lodovica Fusco, che ha creato l' s not an engagement ring, una serie di anelli "non di fidanzamento". E il mare? Da qui non si vede, ma si sente: come ovunque in città. trieste dall' alto: per scoprirla c' è un luogo quasi segreto, il "camminamento" progettato da uno dei grandi dell' architettura, Carlo Scarpa, sul tetto del Museo Revoltella, tra statue e gabbiani. E il museo è tutto da visitare, con gli arredi esagerati del megalomane barone Pasquale Revoltella che, alla fine dell' 800, lasciò il palazzo alla città; bella la collezione poi aggiunta, di dipinti e sculture del '900. Sotto, le Rive, da scoprire a tappe: il Salone degli Incanti, ovvero l' ex Pescheria, ora spazio per mostre (peccato, con una brutta ristrutturazione); la Marina San Giusto (con, quando è aperto, il ristorante Pier, les pieds dans l' eau, per cenare in una delle location più belle della città); l' ex Magazzino Vini, ora diventato una sede Eataly; e poi ancora il club nautico Adriaco con le vele storiche in legno Ancora camminando, la curva della Sacchetta affollata di barche, e una pompa di benzina capolavoro di architettura, disegnata negli anni '50 da Ernesto Nathan Rogers con Bbpr (quello della Torre Velasca a Milano). Infine due "bagni" storici e molto cittadini: la Lanterna o Pedocin, dove un muro nell' acqua divide ancora uomini e donne (hanno tentato, negli anni, di eliminarlo, ma invano, visto il sollevamento popolare). E poi l' Ausonia, stabilimento balneare anni '30, anche questo amatissimo. A proposito: qui andare al mare si dice "andar al bagno". E i triestini ci vanno anche d' inverno, se non altro a prendere il sole. di Lisa Corva Infografica di 100km studio Foto di Giuliano Koren per D continua la nostra miniserie alla riscoperta, a piedi, delle città italiane. eccoci nel capoluogo del friuli venezia giulia, tra cattedrali religiose o laiche (come il porto vecchio e i bagni) e caffè senza tempo.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

La ricetta di Ferruccio Falconi, capo dei piloti: 94 anni e 32 mila pilotaggi. «Se vanno a tre nodi e le controlliamo non c'è problema»

«Navi a Santa Maria del Mare e intanto lasciamole entrare»

il caso Le grandi navi devono andare fuori dalla laguna. È inevitabile. Ma nel frattempo c'è un sistema per non perdere le crociere e il lavoro. Senza Lido e senza Marghera». Ferruccio Falconi compirà tra qualche giorno 94 anni. E' lucido e combattivo come sempre. Ex capo dei piloti del **porto** di **Venezia**, ha al suo attivo 32 mila pilotaggi. «Le navi le ho portate dentro con qualunque tempo, navi di ogni tipo», ricorda, «e vi dico che la laguna è il **porto** più sicuro del mondo. Non è mai successo niente. L'inquinamento più grave è stato per la rottura dell'oleodotto. La Msc in banchina perché c'era stato un guasto e la nave era stata modificata». Con l'aumento del livello del mare e il Mose il **porto** rischia di essere chiuso un giorno sì e un giorno no. Falconi, da uomo di mare, ha una sua ricetta. Che adesso vuole inviare al nuovo governo. «Il parallelo con il naufragio della Costa Concordia è sbagliato», attacca, «là la nave andava a 15 nodi, di notte, la prua ha scartato gli scogli, la nave ha virato a dritta e non a sinistra. E così lo squarcio è arrivato a poppa. A **Venezia** le navi vanno piano. Cinque nodi. Anche se dovessero uscire dal canale si fermerebbero sulla gengiva di sabbia». «Il vero problema», continua, «è che inquinano. Il fumo, gli scambiatori di calore che scaldano l'acqua, 300 mila metri cubi di condizionamento, tutti alla Marittima. Dunque, devono andare fuori». Dove? «Santa Maria del Mare. Un **porto** rifugio in Adriatico, protetto da dighe». Niente Lido. «Perché le correnti galvaniche potrebbero danneggiare le paratoie del Mose, troppo vicine, dice Falconi. E nemmeno Marghera. Troppo lungo il percorso dentro la laguna, incompatibile con il traffico commerciale. E anche pericoloso». Nel frattempo le navi possono entrare dal Lido. A patto che si sottopongano al controllo prima di entrare, che vadano pianissimo, a tre nodi fino all'ormeggio. E senza il rimorchiatore di prua, pronto a intervenire solo in caso di emergenza. E' facile. E così l'ambiente è salvo. Adesso lo scriverò anche a Draghi». --A.V.

A.V.



Porto Marghera

Sopralluogo al cantiere Edison dopo il cedimento della banchina

MESTRE Sopralluogo tecnico lungo la banchina del canale industriale Ovest dove nei giorni scorsi si era verificato un cedimento durante i lavori per la nuova centrale Edison. L' Autorità portuale, dopo avere sentito il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, la Capitaneria di Porto, Sifa ed Edison, ha concordato di proseguire il monitoraggio della sponda, che nei giorni scorsi aveva registrato spostamenti dell' ordine di qualche centimetro verso l' acqua, del terreno retrostante e delle aree di cantiere di Edison. Sul posto saranno installati quattro piezometri per garantire il monitoraggio dei livelli di falda e la regolare estrazione dell' acqua dalla falda. Nel frattempo si è deciso con la direzione di Edison di interrompere temporaneamente i lavori legati alla realizzazione del camino della centrale turbo gas o a spostarli in un' area diversa. A Marghera Levante, la società di energia sta realizzando l' impianto termoelettrico più efficiente d' Europa dotato di una nuova turbina in grado di alimentare il nuovo ciclo combinato a gas, per un investimento di oltre 300 milioni di euro. Sulla base della documentazione e dei risultati di monitoraggi e rilievi, l' Autorità portuale deciderà se procedere al parziale sbancamento del terreno retrostante la banchina per favorirne la sua stabilità e valuterà le proposte di ripristino. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Sfratto alla Panfido, disgelo in Prefettura

Quarto d'Altino

PORTO VENEZIA Passo in avanti nella vertenza relativa alla minaccia di sfratto agli uffici dei Rimorchiatori Panfido, ospitati su un pontone galleggiante - dove sono ospitati anche gli uffici - ancorato al canale Brentella. Ieri, all'incontro in Prefettura fra le parti, l'Autorità di sistema portuale, rappresentata dal segretario generale Martino Conticelli, ha accolto l'allarme delle rappresentanze sindacali, che temono che in base allo sfratto, alla cui esecuzione mancano ormai meno di 40 giorni, seguano anche 35 licenziamenti. È stata confermata la piena disponibilità ad incontrare la società per pervenire ad una soluzione - si legge in una nota - che consenta di tutelare i beni demaniali da un lato - intervenendo ove sono state riscontrate difformità o situazioni non a norma - e l'operatività portuale e i livelli occupazionali connessi alle attività di rimorchio nei Porti di **Venezia** e Chioggia dall'altro lato. La Panfido è stata invitata a fornire la documentazione necessaria che certifichi, ove necessario, il rispetto delle norme e delle leggi vigenti. Alcune attività di rimessa in pristino dei beni demaniali, ha ammesso il rappresentante del **Porto**, sono ad oggi state avviate dalla Società e tale elemento va considerato positivamente. In ogni caso la Rimorchiatori Riuniti Panfido dovrà presentare un programma di ripristino da suddividere in fasi. Da parte loro i rappresentanti dei lavoratori hanno ribadito la necessità di garantire la piena operatività dei rimorchiatori, funzionale all'attività portuale a **Venezia** e Chioggia, riconosciuta del resto dalla stessa Autorità. «Bene che l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale si parli con l'azienda - ha dichiarato il segretario della Filt-Cgil Marcello Salvitani all'agenzia Dire - ma noi non facciamo nessun passo indietro rispetto allo stato di agitazione». A preoccupare infatti sono i 35 licenziamenti prospettati dall'azienda se dovesse essere confermato lo sfratto dal canale Brentella e il dispiegamento dei rimorchiatori in servizio in altre sedi. «Siamo l'anello della catena che regge tutto il sistema industriale del **porto** di **Venezia**, se ci fossero aggravii dei costi nautici dovuti a ulteriori spostamenti sarebbe il costo di grazia per il sistema industriale veneziano e veneto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

incontro in prefettura con l' autorità portuale

Panfido Rimorchiatori «Sgombero ed esuberi si possono evitare»

GIANNI FAVARATO

Primo incontro, ieri mattina, in Prefettura sul futuro del servizio di rimorchio delle navi del **porto**, per la prevista "procedura di conciliazione" - avviata dai sindacati categoria di Cgil, Cisl, Uil - dopo l' annuncio della Panfido Rimorchiatori di dover procedere ad una riduzione del personale in conseguenza all' intimato sgombero di approdi, uffici e la chiatta per le manutenzioni dei mezzi dal canale industriale Brentella. Il segretario generale L' Autorità di Sistema Portuale, Martino Conticelli, dopo aver accolto l' allarme delle rappresentanze sindacali, ha confermato la «piena disponibilità» dell' ente portuale ad incontrare i rappresentanti della Panfido Rimorchiatori Riuniti «per pervenire ad una soluzione che consenta di tutelare i beni demaniali da un lato, intervenendo dove sono state riscontrate difformità o situazioni non a norma e l' operatività portuale e i livelli occupazionali connessi alle attività di rimorchio nei Porti di Venezia e Chioggia dall' altro lato». Conticelli ha inviato l' azienda a «produrre , così come richiesto dagli enti competenti, tutta la documentazione necessaria che certifichi, ove necessario, il rispetto delle norme e delle leggi vigenti». Nell' incontro l' ente portuale ha anche preso atto che «il ripristino dei beni demaniali è stato positivamente avviato» e ha ricordato che «al fine di evitare lo sgombero dell' area, è richiesta alla Società stessa come attività necessaria, la presentazione di un programma di ripristino da suddividere in fasi». I sindacati hanno chiesto il ritiro della procedura di riduzione del personale e mantenuto lo stato di mobilitazione dei dipendenti della Panfido e dei metalmeccanici delle manutenzioni.



Panfido, verso una soluzione Edison dovrà spostare il camino

VENEZIA La nave-ufficio della società di rimorchiatori Panfido non viola il vincolo paesaggistico. È l'unica certezza emersa ieri in Prefettura. Resta però lo stato d'agitazione di Cgil, Cisl e Uil trasporti e Fiom, proclamato quando l'azienda ha paventato il licenziamento di 35 lavoratori in caso di sgombero dal sito di Ca' Brentella. L' **Autorità portuale** ha dato lo sfratto e c'è un fascicolo in Procura per ipotesi di abuso nel sito demaniale. Le decisioni future dipendono da chiarimenti tecnici per appurare se quel civico è una nave o un edificio. La Capitaneria ha ritirato la bandiera e l'ha tolta dal registro navale perché da anni non prende il largo, l'azienda sostiene di aver effettuato tutti gli allacciamenti con comunicazioni al demanio. L' **autorità Portuale** ha confermato la disponibilità a una soluzione che mantenga l'operatività, visto che i rimorchiatori svolgono un servizio essenziale, rimediando però alle difformità. Insomma non si parla più di trasloco, ma di messa a norma. E i sindacati hanno sospeso la procedura di raffreddamento in attesa di sviluppi. «Siamo fiduciosi che si trovi una soluzione», dice Andrea Locatello, Uilt. «Vogliamo vederci chiaro e confermiamo lo stato di agitazione», avverte Marcello Salbitani, segretario Filt. L' **Autorità** ha inoltre avviato un monitoraggio della sponda davanti all'impianto Edison, che ha ceduto nei giorni scorsi. L'azienda, che stava eseguendo dei lavori per una nuova turbina, dovrà interrompere i lavori del camino o spostarlo da un'altra parte. (mo. zi.)



Il Nautilus

Venezia

Rimorchiatori Riuniti Panfido, aggiornamento incontro odierno promosso dalla Prefettura di Venezia

Redazione

Venezia- L' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, rappresentata dal Segretario Generale Dott. Martino Conticelli all' incontro promosso dalla Prefettura di Venezia al fine di esperire la procedura di raffreddamento e conciliazione ex lege n. 14/06/1990 e smi circa il paventato rischio occupazionale connesso alla procedura di sgombero della società 'Rimorchiatori Riuniti Panfido' in Canale Industriale Brentella, ha accolto pienamente l' allarme delle rappresentanze sindacali. In questo senso ha confermato la piena disponibilità, già dimostrata precedentemente, ad incontrare la Società per pervenire ad una soluzione che consenta di tutelare i beni demaniali da un lato - intervenendo ove sono state riscontrate difformità o situazioni non a norma - e l' operatività portuale e i livelli occupazionali connessi alle attività di rimorchio nei Porti di Venezia e Chioggia dall' altro lato. Nel corso dell' incontro, AdSP MAS ha inoltre ribadito come, a tale soluzione, si possa pervenire producendo, così come richiesto dagli enti competenti alla Società 'Rimorchiatori Riuniti Panfido', tutta la documentazione necessaria che certifichi, ove necessario, il rispetto delle norme e delle leggi vigenti. In tal senso rileva che alcune attività di rimessa in pristino dei beni demaniali sono ad oggi state avviate dalla Società e tale elemento va considerato positivamente. L' Ente ha ricordato inoltre che, al momento e come comunicato a più riprese, non ultimo il 21 gennaio u.s., al fine di evitare lo sgombero dell' area, è richiesta alla Società stessa come attività necessaria, la presentazione di un programma di ripristino da suddividere in fasi. AdSP MAS ha ribadito poi che ritiene prioritaria, per quanto di competenza, la tutela dei beni demaniali coinvolti in ossequio alle informazioni ricevute dagli Enti competenti a partire dal 2019 così come ha confermato di essere consapevole della complessità delle operazioni necessarie, nonché della centralità del servizio di rimorchio e del contesto di piena operatività portuale e salvaguardia occupazionale che va necessariamente preservato.



Venezia: incontro su Rimorchiatori Panfido

Redazione

VENEZIA L'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico settentrionale, rappresentata dal segretario generale dott. Martino Conticelli, all'incontro promosso dalla Prefettura di Venezia al fine di esperire la procedura di raffreddamento e conciliazione ex lege n. 14/06/1990 e smi circa il paventato rischio occupazionale connesso alla procedura di sgombero della società Rimorchiatori Riuniti Panfido in Canale Industriale Brentella, ha accolto pienamente l'allarme delle rappresentanze sindacali. In questo senso ha confermato la piena disponibilità, già dimostrata precedentemente, ad incontrare la Società per pervenire ad una soluzione che consenta di tutelare i beni demaniali da un lato intervenendo ove sono state riscontrate difformità o situazioni non a norma e l'operatività portuale e i livelli occupazionali connessi alle attività di rimorchio nei Porti di Venezia e Chioggia dall'altro lato. Nel corso dell'incontro, **AdSp** MAS ha inoltre ribadito come, a tale soluzione, si possa pervenire producendo, così come richiesto dagli enti competenti alla Società Rimorchiatori Riuniti Panfido, tutta la documentazione necessaria che certifichi, ove necessario, il rispetto delle norme e delle leggi vigenti. In tal senso rileva che alcune attività di rimessa in pristino dei beni demaniali sono ad oggi state avviate dalla Società e tale elemento va considerato positivamente. L'Ente ha ricordato inoltre che, al momento e come comunicato a più riprese, non ultimo il 21 gennaio u.s., al fine di evitare lo sgombero dell'area, è richiesta alla Società stessa come attività necessaria, la presentazione di un programma di ripristino da suddividere in fasi. **AdSp** MAS ha ribadito poi che ritiene prioritaria, per quanto di competenza, la tutela dei beni demaniali coinvolti in ossequio alle informazioni ricevute dagli Enti competenti a partire dal 2019 così come ha confermato di essere consapevole della complessità delle operazioni necessarie, nonché della centralità del servizio di rimorchio e del contesto di piena operatività portuale e salvaguardia occupazionale che va necessariamente preservato.



Rimorchiatori Riuniti Panfido: aggiornamento dalla Prefettura di Venezia

Venezia, 05 febbraio 2021 - L' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, rappresentata dal Segretario Generale Dott. Martino Conticelli all' incontro promosso dalla Prefettura di Venezia al fine di esperire la procedura di raffreddamento e conciliazione ex legge n. 14/06/1990 e smi circa il paventato rischio occupazionale connesso alla procedura di sgombero della società " Rimorchiatori Riuniti Panfido " in Canale Industriale Brentella, ha accolto pienamente l' allarme delle rappresentanze sindacali. In questo senso ha confermato la piena disponibilità, già dimostrata precedentemente, ad incontrare la Società per pervenire ad una soluzione che consenta di tutelare i beni demaniali da un lato - intervenendo ove sono state riscontrate difformità o situazioni non a norma - e l' operatività portuale e i livelli occupazionali connessi alle attività di rimorchio nei Porti di Venezia e Chioggia dall' altro lato. Nel corso dell' incontro, AdSP MAS ha inoltre ribadito come, a tale soluzione, si possa pervenire producendo, così come richiesto dagli enti competenti alla Società "Rimorchiatori Riuniti Panfido", tutta la documentazione necessaria che certifichi, ove necessario, il rispetto delle norme e delle leggi vigenti. In tal senso rileva che alcune attività di rimessa in pristino dei beni demaniali sono ad oggi state avviate dalla Società e tale elemento va considerato positivamente. L' Ente ha ricordato inoltre che, al momento e come comunicato a più riprese, non ultimo il 21 gennaio u.s., al fine di evitare lo sgombero dell' area, è richiesta alla Società stessa come attività necessaria, la presentazione di un programma di ripristino da suddividere in fasi. AdSP MAS ha ribadito poi che ritiene prioritaria, per quanto di competenza, la tutela dei beni demaniali coinvolti in ossequio alle informazioni ricevute dagli Enti competenti a partire dal 2019 così come ha confermato di essere consapevole della complessità delle operazioni necessarie, nonché della centralità del servizio di rimorchio e del contesto di piena operatività portuale e salvaguardia occupazionale che va necessariamente preservato.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Rimorchiatori, ecco il nuovo bando Sicurezza e occupazione i due pilastri

Ha rilevanza europea, una durata di 15 anni e un importo di oltre cento milioni di euro. Sarà assunto altro personale

GIOVANNI VACCARO

SAVONA Sicurezza e occupazione. Sono due dei punti cardine del nuovo bando di gara, a rilevanza europea, per il rinnovo della concessione del servizio dei rimorchiatori nei porti di Savona e Vado. Si tratta di una delle principali concessioni relative allo scalo, la prima che viene rimessa a gara, con una durata di 15 anni e un importo di oltre cento milioni di euro. Una volta pubblicato in Gazzetta Ufficiale, le imprese interessate avranno 45 giorni di tempo per presentare le offerte. Nel frattempo, il contenuto delle disposizioni ha restituito un sorriso agli equipaggi. La maggiore preoccupazione era legata alla conservazione dei posti di lavoro, nel caso ad aggiudicarsi la gara arrivi un nuovo soggetto che prenda il posto dell'attuale concessionaria, la Carmelo Noli, controllata dal gruppo Scafi di Napoli. Come previsto dalle normative, la Capitaneria di **porto** ha inserito la clausola sociale (elemento che gli equipaggi temevano potesse essere non ben specificato), precisando che la società vincitrice dovrà «impegnarsi ad assorbire prioritariamente nel proprio organico il personale già operante alle dipendenze dell'aggiudicatario uscente».

Questo, come recita il bando: «Al fine di promuovere la stabilità occupazionale nel rispetto dei principi dell'Unione Europea e ferma restando la necessaria armonizzazione con l'organizzazione dell'operatore economico subentrante e con le esigenze tecnico-organizzative e di manodopera previste nel nuovo contratto». Il numero dei rimorchiatori richiesto è di cinque unità (quattro di prima linea e uno di seconda), con due unità disponibili h24 e altre due pronte a partire nel giro di un'ora. Non solo. Nella redazione del bando, il capo della Sezione tecnica, sicurezza e difesa portuale, Marco Merico, e il responsabile unico del procedimento, Giuseppe Cannarile, che hanno lavorato al capitolato tecnico su ordine del comandante della Capitaneria, Francesco Cimmino, hanno ovviamente tenuto conto dello sviluppo dei traffici legato alla nuova piattaforma multipurpose di Apm Terminals entrata da poco in funzione a Vado. Pertanto l'operatore che prenderà la concessione dei rimorchiatori dovrà predisporre dieci equipaggi, anziché i nove team in servizio negli ultimi anni, il che significa probabilmente l'assunzione di nuovo personale. Le disposizioni prendono anche in considerazione la presenza Costa Crociere, che gestisce il terminal recentemente raddoppiato. «Un'indifferibile garanzia di sicurezza - è scritto testualmente nelle note della Capitaneria -, per la navigazione marittima e per lo scalo portuale, ha costituito il principio cardine che ha guidato la redazione degli atti di gara. Allo stesso tempo non si è trascurato di considerare la competitività dello scalo che, come noto, risente delle tariffe applicate in loco. D'altronde, il rimorchio, insieme al pilotaggio e ai servizi di ormeggio, si configura come un servizio tecnico-nautico ancillare alla navigazione marittima».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Superstrada di Vado si aprono i cantieri per i collegamenti con la piattaforma

Il 24 febbraio l'avvio dell'opera finanziata dall'Autorità portuale. Due anni è la durata per la ristrutturazione da 5 milioni di euro

G. V.

Dopo mille problemi, ritardi e persino le ripercussioni causate dalla pandemia, è finalmente arrivato il momento di aprire i cantieri per la ristrutturazione della strada di scorrimento veloce, che collega lo svincolo autostradale di Savona con la zona industriale e il porto di Vado. È prevista per mercoledì 24 febbraio la consegna formale dei lavori da parte della Provincia all'associazione temporanea di imprese formata da Rti Infrastrutture e Restauri srl, Italiana Costruzioni srl e Secom Ferrara srl. Il consorzio si è aggiudicato l'appalto con un ribasso d'asta del 41,29%, offrendosi di eseguire i lavori con quattro milioni e 969.738 euro, su un importo complessivo 8,3 milioni di euro. Il tempo massimo fissato per completare i lavori, dopo l'aggiudicazione, è di 735 giorni, in pratica due anni. L'ultima versione del progetto, elaborato e consegnato da Apm Terminals, finanziato direttamente dall'**Autorità di sistema portuale**, che aveva poi passato a Palazzo Nervi il compito di organizzare la gara, prevede la completa riqualificazione della superstrada, garantendo per tutta la lunghezza del percorso la doppia corsia su entrambe le carreggiate. In pratica dovranno essere eliminate le attuali strettoie in corrispondenza degli svincoli. Anche questi ultimi saranno rivisti, con l'aggiunta di nuove rampe e l'eliminazione dei punti di maggiore pericolosità, come quello nella zona dei Griffi, a Vado, il cui svincolo sarà sostituito da un'altra uscita in posizione più adatta e che sarà utilizzabile anche per collegare il futuro casello autostradale di Bossarino. I tecnici della Provincia hanno dovuto attendere che si sbloccasse il nodo della disponibilità di alcune aree, di proprietà del gruppo Az Arreda (che era impegnato in un contenzioso con il Comune di Vado), necessarie per inserire nel progetto il nuovo svincolo. Nell'ultima riunione fra Provincia, Comuni e tecnici per organizzare l'avvio dei lavori è stato proposto un cronoprogramma di cantiere che garantisca l'utilizzo dell'arteria senza chiusure, neppure temporanee, dato che la superstrada è più che mai necessaria per collegare il porto e le aziende di Vado con l'autostrada A10. Una particolarità è che verrà finalmente recuperata la famosa rampa che era stata costruita per allacciare via Ferraris con la superstrada in direzione Savona, ma che non era mai stata aperta. Un caso emblematico di lavori progettati ed eseguiti, salvo poi essere abbandonati. «La sistemazione della rampa sarà il primo intervento - sottolinea il vicesindaco di Vado, Fabio Gilardi - a questa se ne aggiungerà un'altra in uscita sulla carreggiata in direzione Vado, che rappresenta anche una soluzione propedeutica al casello autostradale di Bossarino. Per Vado, ma anche per gli altri Comuni toccati dalla strada di scorrimento, il progetto di ristrutturazione e adeguamento era un obiettivo importante, dato che l'arteria necessita di una profonda manutenzione e deve offrire maggiori potenzialità al territorio». Il riferimento è allo sviluppo **portuale**. In teoria la costruzione della piattaforma container di Apm avrebbe dovuto procedere di pari passo con la realizzazione del casello autostradale, necessario per sgravare di traffico la zona fra Vado e Savona, oltre allo svincolo autostradale di Zinola. Ma l'iter del casello è stato fortemente rallentato e, ora che la piattaforma è operativa, la superstrada resta l'unica via per le migliaia di camion che trasportano i container dal porto all'autostrada per



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

andare a destinazione. Proprio per questo motivo l' **Autorità** di **sistema portuale** aveva deciso di stanziare ben undici milioni di euro già all' inizio del 2019. Ma poi si sono accumulati i ritardi. --G. V. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

il progetto prevede una spesa di 11 milioni di euro

Superstrada Savona-Vado almeno un anno di cantiere Via ai lavori il 24 febbraio

ANTONIO AMODIO

Antonio Amodio Vado Ligure A più di un mese dall' affidamento dei lavori e della direzione di cantiere, è stata fissata la data di inizio degli interventi di sistemazione e potenziamento della strada di scorrimento Savona - Quiliano - Vado Ligure. Il via è fissato per il 24 febbraio. A decidere il cronoprogramma un vertice in call online che ha visto partecipi i Comuni di Savona, Vado Ligure, Quiliano, la Provincia di Savona, la direzione tecnica dei lavori e le imprese appaltatrici. Per il completamento dell' opera sarà necessario almeno un anno, al massimo un anno e mezzo. Il vertice tecnico operativo tenutosi in questi giorni, ha anche stabilito la sede del cantiere che sarà ospitata nelle aree accanto allo stadio Chittolina di Vado Ligure, laddove dovrebbe poi essere realizzato, in un secondo tempo, il nuovo palazzetto dello sport. I lavori saranno condotti in vari step e lotti successivi e non comporteranno, se non in rari casi, il blocco della circolazione stradale. Previsti un allargamento sostanziale delle carreggiate e nuovi punti di ingresso e uscita, specie a Vado dove ci saranno due rampe che collegheranno la superstrada con via Ferraris, una è già parzialmente realizzata, un' altra lo sarà con l' esecuzione del progetto. A disposizione per la realizzazione del piano ci sono 11 milioni di euro stanziati da Port Authority di Sistema, mentre la stazione appaltante è coordinata dalla Provincia. Solo per i lavori saranno spesi 6 milioni mentre il resto andrà per progettazione e altri oneri. Soddisfazione è stata espressa dal vicesindaco di Vado Ligure, Fabio Gilardi: «Questa bella notizia la attendevamo da tempo. E' stato un processo molto lungo e articolato, ma grazie anche alla fattiva collaborazione tra Comuni, Provincia e Authority siamo nelle condizioni di cominciare gli interventi necessari tra 20 giorni. Non sarà la soluzione a tutti i problemi di viabilità del mondo produttivo vadese, ma un primo tassello, in attesa del casello di Bossarino». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Strada di scorrimento veloce Savona-Quiliano-Vado: al via i lavori il 24 febbraio

Verranno effettuati interventi di manutenzione e potenziamento tramite l'allargamento in più punti della carreggiata e la sistemazione degli svincoli

Partiranno mercoledì 24 febbraio gli interventi di manutenzione e potenziamento della strada di scorrimento veloce Savona-Quiliano-Vado. Questa la decisione giunta nella giornata di ieri durante la riunione nel quale la Provincia ha incontrato i tre comuni, la stazione appaltante e la ditta che si è aggiudicata i lavori. Gli 11 milioni e 100 mila euro stanziati da **Autorità di Sistema Portuale**, in base ad un protocollo firmato nel 2018, saranno così investiti per allargare in più punti la carreggiata (due corsie per ogni senso di marcia) e in direzione Vado verrà ampliata la rampa di accesso per i mezzi in arrivo dallo svincolo dell'autostrada, verrà realizzata una nuova rampa d'uscita per via Ferraris (con l'eliminazione di quella attuale che non dispone di una corsia di decelerazione). Nella direzione opposta, verso Savona invece, sarà presente una nuova corsia di decelerazione allo svincolo dei Docks e l'eliminazione dell'immissione all'altezza del market vadese con l'apertura della rampa d'ingresso di via Ferraris. "Una manutenzione è necessaria e con il potenziamento si darà un contributo importante per il traffico **portuale** e per le attività che si sono insediate sul territorio - dice il vicesindaco e assessore ai lavori pubblici del comune di Vado Fabio Gilardi - un intervento che inoltre sarà propedeutico all'avvio del casello. Le fasi di cantiere sono state divise per far sì che la fruizione dell'arteria in entrambe le direzioni sia gestita senza chiusure". "Abbiamo inoltre ripreso il dialogo con gli operatori di maggior rilievo sul territorio per condividere gli interventi per la parte pubblica e sinergici all'attività. Abbiamo condiviso i diversi step, anche sulla nuova strada in sponda destra nell'ex aree Tri. Importante il rapporto con loro per avere indicazioni e informarli delle azioni che decidiamo di portare avanti. Ringraziamo il mondo imprenditoriale vadese" ha continuato Gilardi. Lo scorso novembre 2020 era stato validato con prescrizione (a fronte di raccomandazioni esaminate dai tecnici) quindi il progetto del casello di Bossarino da parte di Autostrada dei Fiori che potrà quindi procedere prima con la pubblicazione del bando e l'aggiudicazione dei lavori, rispettando così il cronoprogramma che prevede la conclusione degli interventi entro il 2024. Anas aveva specificato inoltre che avvierà la richiesta di conferimento della strada di scorrimento per un tracciato unico unitamente al casello.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Nel mirino gru, portacontainer e pale eoliche, troppo vicine alla pista dell' aeroporto Colombo «Le mega navi impattano significativamente sulle caratteristiche fisiche e operative»

«Genova, problemi per gli aerei» L' Enac boccia un pezzo della diga

SIMONE GALLOTTI

genova La fase B è sicuramente bocciata. Sulla fase A invece ci sono pochi elementi per poter valutare. Così la nuova diga del porto di Genova non passa l' esame di Enac. Il documento a firma di Claudio Eminente, direttore generale dell' Ente nazionale aviazione civile, è apparso sulla bacheca dei pareri che l' organizzazione del dibattito pubblico sta raccogliendo. «Dalle illustrazioni dei relatori e dai documenti...emerge un' ipotesi di sviluppo della diga foranea, articolata in due Fasi (A e B), che riguarda l' implementazione e l' approdo di mega navi "New Panamax" e "Ultra Large Container Vessel" (ULCV)», premette l' Enac. «Se per la Fase A non risultano disponibili elementi sufficienti a valutare puntualmente la compatibilità delle infrastrutture proposte con i vincoli aeroportuali, è possibile certamente affermare che, nella configurazione finale di Fase B dell' intervento, per cui è previsto che le grandi navi portacontainer di capacità di 24.000 teu e di altezza di 60 metri possano raggiungere anche i terminali posti più a ponente, le strutture, i manufatti, le gru, le navi ed il ricorso a sistemi energetici da fonti rinnovabili (eolico), andrebbero ad impattare significativamente sulle caratteristiche fisiche,

operative e di sicurezza del vicino aeroporto». Enac ricalca quello che aveva sostenuto il direttore dell' aeroporto Piero Righi, come aveva raccontato Il Secolo XIX e anzi rincarare la dose: «Da una prima sommaria analisi effettuata, infatti, il solo ormeggio della nave di progetto nel bacino di Sampierdarena, in corrispondenza delle due banchine, prossime alla testata ad est della pista di volo, porterebbe ad una consistente "foratura" della superficie di avvicinamento e della superficie di salita al decollo, non ammissibile ai fini della sicurezza delle operazioni di volo, se non a condizione di operare penalizzazioni della lunghezza di pista utilizzabile incompatibili con l' operatività aeroportuale. Pertanto, considerata la complessità e il potenziale impatto del progetto, anche in considerazione delle possibili interferenze radioelettriche con la strumentazione di assistenza al volo, appare necessario che lo stesso segua un diverso percorso valutativo». Nella Fase A, quella iniziale, si realizzerebbe il primo tratto della nuova diga per circa 3.100 metri su fondali con profondità superiore ai 30 metri e per circa mille metri su fondali compresi tra 20 e 30 metri. Nella fase di completamento (Fase B), si realizzerebbe un nuovo tratto, a circa 400 metri di distanza dal filo delle banchine, oltre ad un prolungamento della diga esistente dell' aeroporto: è il tratto di ponente, per un totale di circa 1.500 metri. L' Enac nel documento lancia però un salvagente: «Restiamo a disposizione per esaminare il progetto nell' ambito di uno specifico tavolo tecnico». Paolo Emilio Signorini, numero uno dell' **Authority** prova a smussare gli angoli in vista di questa trattativa: «È chiaro che, per la fase A, sull' opera non ci sono rilievi». Ma sarà Msc che gestisce il terminal Bettolo a dover poi giocare una partita lunga e impegnativa con i vertici di Enac per poter installare le grandi gru necessarie alle mega navi. Sulla bocciatura della "Fase B" Signorini è pronto al confronto: «Si tratta di una fase successiva, vediamo di capire come riuscire a trovare un punto di equilibrio». La grana rimane comunque sul tavolo ed è il risultato del rapporto spesso conflittuale tra le esigenze delle banchine e quelle dell' aeroporto: dopo il no alle gru, ai depositi chimici sui moli di Messina e alle grandi navi, adesso arriva lo stop anche alla nuova diga. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La nuova diga di Genova non passa l'esame di Enac: Le mega navi interferiscono con gli aerei / Il caso

Genova Bisogna osservare che se per la Fase A non risultano disponibili elementi sufficienti a valutare puntualmente la compatibilità delle infrastrutture proposte con i vincoli aeroportuali, è possibile certamente affermare che, nella configurazione finale di Fase B dell'intervento [] per cui è previsto che le grandi navi portacontainer di capacità di 24.000 TEU e di altezza di 60 m possano raggiungere anche i terminali posti più a ponente [], le strutture, i manufatti, le gru, le navi ed il ricorso a sistemi energetici da fonti rinnovabili (eolico), andrebbero ad impattare significativamente sulle caratteristiche fisiche, operative e di sicurezza del vicino aeroporto. Enac l'ente nazionale aviazione civile bocchia chiaramente la fase B della nuova diga di Genova, quella più a ponente. Le considerazioni sono contenute nel documento inviato per il dibattito pubblico. Da una prima sommaria analisi effettuata, infatti, il solo ormeggio della nave di progetto nel bacino di Sampierdarena, in corrispondenza delle due banchine, prossime alla testata ad est della pista di volo, porterebbe ad una consistente foratura della superficie di avvicinamento e della superficie di salita al decollo, non ammissibile ai fini della sicurezza delle operazioni di volo, se non a condizione di operare penalizzazioni della lunghezza di pista utilizzabile incompatibili con l'operatività aeroportuale. Pertanto continua l'Enac considerata la complessità e il potenziale impatto del progetto, anche in considerazione delle possibili interferenze radioelettriche con la strumentazione di assistenza al volo, appare necessario che lo stesso segua un diverso percorso valutativo.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Ponte dei Mille, i giudici fermano i lavori Slitta ancora l'arrivo dei giganti del mare

Stop al dragaggio e al consolidamento, indispensabili per accogliere le unità di ultima generazione Il commissario: «Confidiamo nel Consiglio di Stato». L'obiettivo resta chiudere i lavori per il 2022

MARCO FAGANDINI

L'obiettivo resta quello fissato da tempo: mettere Ponte dei Mille in condizione di accogliere, nel 2022, la Msc World Europa, la prima nave da crociera "world class" della compagnia. Un gigante del mare, che il porto genovese potrà ospitare - Covid permettendo - solo dopo una serie di dragaggi dei fondali, per consentire l'ingresso di scafi con pescaggio maggiore. Ma il Tribunale amministrativo della Liguria ha tirato il freno a mano su questa operazione, accogliendo il ricorso di chi ha perso la gara di appalto per eseguire quei lavori. E annullando così il documento con cui, lo scorso ottobre, l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale aveva affidato l'intervento al raggruppamento temporaneo di imprese guidato da Drafinsub srl. Ora è molto probabile che quest'ultima ricorrerà al Consiglio di Stato. L' **Autorità** incrocia le dita, sperando che i lavori, mai iniziati per l'impugnazione, partano il prima possibile. Per far fare un salto di qualità al potenziale turistico di tutta la città. «Un solo ricorso» Al centro del giudizio del Tar Liguria c'è «l'appalto per la progettazione e realizzazione delle opere di consolidamento banchina e abbassamento fondali dell'accosto» a Ponte dei Mille, si legge nel documento dell'esito della gara del 14 ottobre. Il primo di quattro lotti. L'importo base era di quasi 5 milioni di euro. Drafinsub e soci si sono aggiudicati il bando con poco più di 3 milioni di offerta. L'operazione rientra nel Programma straordinario di investimenti urgenti del porto, collegato ai fondi per il rilancio dello scalo previsti dal decreto Genova, emesso dopo la strage del Ponte Morandi. «Lo scorso anno abbiamo assegnato lavori per circa 100 milioni di euro, con una ventina di gare - spiega l'ingegner Marco Rettighieri, responsabile di attuazione del Programma - Davanti a questo quadro, un solo ricorso è segno della validità del nostro lavoro». Può slittare l'arrivo a Genova delle world class nel 2022? «No, piuttosto scavo io - risponde netto, ma con un sorriso, Rettighieri - Il lotto 1 prevede una durata di 12 mesi, i soli dragaggi di 6. Il Consiglio di Stato, negli ultimi anni, così come altre sedi di Tar, hanno avuto un orientamento diverso da quello ligure sul punto per il quale è stato accolto il ricorso». È evidente che molto dipenderà dalla decisione del Consiglio di Stato, se verrà chiamato a valutare la sentenza del Tar. «L'impugnazione non è ancora ufficiale, ma direi probabile - spiega l'avvocato di Drafinsub, Emanuela Icardi - Le pronunce del Consiglio di Stato e la normativa europea vanno in un'altra direzione rispetto a quella presa dai giudici genovesi». Ieri Il Secolo XIX ha cercato i legali di chi ha presentato ricorso al Tar, le società Giuseppe Santoro srl, Zeta srl, Icam, Spartacus srl e Scs. Ma senza avere risposta. Il nodo della decisione del Tar tutto ruota attorno a un colosso da 200 mila tonnellate che in questi mesi è in costruzione nei Chantiers de l'Atlantique a Saint-Nazaire, in Francia. La Msc World Europa sarà lunga 333 metri e alta 68. Perché arrivi sino a Ponte dei Mille, i fondali dovranno essere abbassati. Altrimenti lo scafo toccherebbe quelli attuali. Per questo lavoro e per altre operazioni sulla banchina, è stata bandita una gara. Ma il risultato è stato contestato e il 4 dicembre il Tar ha emesso un'ordinanza per sospendere l'aggiudicazione. In attesa di decidere sul contenuto effettivo del ricorso, con il



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

quale le seconde classificate hanno sollevato alcune accuse. Per i giudici, il punto cruciale è racchiuso in un termine tecnico: avvalimento. Cercando di semplificare, è un istituto giuridico che riguarda gare e contratti nel settore pubblico. E consente a una società di partecipare a bandi per i quali sono previsti determinati requisiti, anche se questa non li ha. Offrendo quelli messi a disposizione da un altro operatore. Nel caso specifico, questo sarebbe avvenuto per una certificazione di qualità, documento che impegna l'azienda che lo ottiene a seguire determinate regole organizzative. Per il Tar Liguria, l'avvalimento non può riguardare questo genere di requisito. La certificazione non si può "prestare" e i lavori deve farli chi la possiede. Per questo i giudici hanno annullato l'aggiudicazione pochi giorni fa. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Bollettino Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

Un boost per collegare Liguria e Germania Asse Hupac-Logtainer

Chiasso (Svizzera). Sviluppare una rete intermodale tra i porti Liguri, la Svizzera e la Germania Meridionale. Nei giorni scorsi due grossi operatori logistici e intermodali, Logtainer e Hupac, hanno stretto un accordo di «condivisione delle proprie esperienze di sviluppo commerciale ed operativo», integrando le rispettive reti, offrendo così «al mercato marittimo intercontinentale soluzioni veloci ed affidabili ad alta frequenza». La rete di trasporti tra i due operatori, scrivono in una nota, «valorizzerà ulteriormente i porti Liguri che beneficeranno di un aumento di collegamenti nazionali e internazionali, a tutto vantaggio della filiera economica coinvolta». Verrà incrementato il trasporto ferroviario il modal shift con trasporti eco-sostenibili tra i porti della Liguria, la Pianura Padana, le Alpi, fino a raggiungere gli importanti cluster industriali della Svizzera e della Germania Meridionale. Per ottenere tutto questo, però, sarà fondamentale il completamento delle opere ferroviarie sul territorio italiano, comprese quelle di ultimo miglio dei porti previste dal piano Italia Veloce. «L'accordo con Hupac», spiega 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». Logtainer è l'operatore intermodale privato che movimentava più container sulla rete ferroviaria commerciale italiana. Nata nel 1997, la società collega i principali porti italiani con le aree produttive del Paese con un network di oltre 6 mila treni all'anno. È presente negli hub portuali di Genova, La Spezia, Vado Ligure e Livorno, con filiali in Veneto, Lombardia e Emilia Romagna, dove gestisce anche terminal intermodali di proprietà. Hupac è il principale gestore del traffico intermodale europeo, con 150 treni giornalieri che arrivano fino in Russia ed Estremo Oriente. È stata fondata a Chiasso/Svizzera nel 1967. Oggi è un conglomerato di 23 società con sedi in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina. Dispone di 7,300 moduli di carri.



Adsp del Mar Ligure Occidentale: nel 2020 assegnati lavori per quasi 200 milioni

In gran parte riguardano il programma straordinario di interventi

Nel corso del 2020, oltre al programma straordinario per il rilancio del porto di Genova è proseguita anche l'attuazione degli interventi del programma ordinario, con l'aggiudicazione di lavori per oltre 37 milioni di euro complessivi sui quattro bacini del comprensorio. In particolare, è stato avviato oltre il 90% degli interventi previsti per ripristinare le strutture portuali e il litorale danneggiati dai disastrosi eventi meteo-marini dell'ultimo biennio, per un importo di oltre 16 milioni di lavori. Significativi anche gli interventi per la manutenzione dei quattro porti, il ripristino di Calata Zingari a Genova, il potenziamento dei varchi di Vado e per il miglioramento degli impianti di illuminazione nei porti di Savona e Vado Ligure. Per quanto riguarda il programma straordinario nel solo anno 2020 l'importo delle aggiudicazioni ha superato i 155 milioni, corrispondenti ad oltre l'80% delle previsioni a bilancio. Inoltre, nella prima decade di dicembre è stato sottoscritto l'Atto di sottomissione tra **Adsp** e l'Rti fra Vitali spa e Roncello Capital Srla per il recupero e la valorizzazione di Hennebique che consente l'avvio delle fasi di progettazione definitiva e dell'esecuzione dei lavori per un investimento complessivo a oggi valutato in 128,7 milioni di euro. Particolarmente rilevanti gli affidamenti giunti in chiusura dell'anno 2020, riguardanti la messa in sicurezza delle aree portuali industriali di Sestri Ponente (prima fase), la costruzione della nuova torre piloti del porto, l'ampliamento dell'aerostazione del Cristoforo Colombo e il servizio di verifica del Pfte Progetto di fattibilità tecnica ed economica della nuova diga foranea. Nel corso del 2021 è previsto il completamento dell'affidamento delle opere del Programma Straordinario nel suo complesso per un totale di oltre 2 miliardi di euro. Nel rispetto del diritto dell'Unione Europea, la riduzione dei tempi di aggiudicazione si coniuga con l'applicazione scrupolosa delle norme in materia di salute, ambiente, sicurezza delle costruzioni, nonché di controlli antimafia. In particolare, le tempistiche delle procedure di affidamento dei lavori attraverso la pubblicazione di manifestazioni di interesse sono di circa 40 giorni, contro gli oltre cinque mesi normalmente impiegati in caso di procedure ordinarie. Per la geolocalizzazione delle opere cliccare qui .



Autorità portuale, pronti 2 miliardi di interventi per il 2021: procedure rapide di assegnazione

Per le manifestazioni di interesse saranno previsto 40 giorni invece che 5 mesi

Redazione

Genova. Prosegue il piano di rafforzamento dei Ports of Genoa: nel 2020 l' **Autorità di Sistema Portuale** ha aggiudicato interventi per quasi 200 milioni di euro, e nel corso dell' anno appena iniziato saranno messe sul tavolo risorse per circa 2 miliardi di euro. In particolare, lo scorso anno, è stato avviato oltre il 90% degli interventi previsti per ripristinare le strutture portuali e il litorale danneggiati dai disastrosi eventi meteo-marini dell' ultimo biennio, per un importo di oltre 16 milioni di lavori. Significativi anche gli interventi per la manutenzione dei quattro porti, il ripristino di Calata Zingari a Genova, il potenziamento dei varchi di Vado e per il miglioramento degli impianti di illuminazione nei porti di Savona e Vado Ligure. Per quanto riguarda il Programma Straordinario nel solo anno 2020 l' importo delle aggiudicazioni ha superato i 155 milioni, corrispondenti ad oltre l' 80% delle previsioni a bilancio. Inoltre, nella prima decade di dicembre è stato sottoscritto l' Atto di sottomissione tra AdSP e l' RTI fra Vitali S.p.A. e Roncello Capital S.r.l.A per il recupero e la valorizzazione di Hennebique che consente l' avvio delle fasi di progettazione definitiva e dell' esecuzione dei lavori per un investimento complessivo ad oggi valutato in 128,7 milioni di euro. Particolarmente rilevanti gli affidamenti giunti in chiusura dell' anno 2020, riguardanti la messa in sicurezza delle aree portuali industriali di Sestri Ponente (prima fase), la costruzione della nuova torre piloti del porto, l' ampliamento dell' aerostazione del Cristoforo Colombo e il servizio di verifica del PFTE Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della nuova diga foranea. Nel corso del 2021 è previsto il completamento dell' affidamento delle opere del Programma Straordinario nel suo complesso per un totale di oltre 2 miliardi di euro. Nel rispetto del diritto dell' Unione Europea, la riduzione dei tempi di aggiudicazione si coniuga con l' applicazione scrupolosa delle norme in materia di salute, ambiente, sicurezza delle costruzioni, nonché di controlli antimafia. In particolare, le tempistiche delle procedure di affidamento dei lavori attraverso la pubblicazione di manifestazioni di interesse sono di circa 40 giorni, contro gli oltre cinque mesi normalmente impiegati in caso di procedure ordinarie.



Prosegue piano rafforzamento dei Ports of Genoa

Nel 2020 l'AdSp ha aggiudicato lavori per 200 milioni

Redazione

GENOVA Prosegue il piano di rafforzamento dei Ports of Genoa. Nel 2020, infatti, oltre al Programma Straordinario per il rilancio del porto di Genova è proseguita anche l'attuazione degli interventi del Programma Ordinario, con l'aggiudicazione di lavori per oltre 37 milioni di euro complessivi sui quattro bacini del comprensorio. In particolare, è stato avviato oltre il 90% degli interventi previsti per ripristinare le strutture portuali e il litorale danneggiati dai disastrosi eventi meteomarinari dell'ultimo biennio, per un importo di oltre 16 milioni di lavori. Significativi anche gli interventi per la manutenzione dei quattro porti, il ripristino di Calata Zingari a Genova, il potenziamento dei varchi di Vado e per il miglioramento degli impianti di illuminazione nei porti di Savona e Vado Ligure. Per quanto riguarda il Programma Straordinario nel solo anno 2020 l'importo delle aggiudicazioni ha superato i 155 milioni, corrispondenti ad oltre l'80% delle previsioni a bilancio. Inoltre, nella prima decade di Dicembre è stato sottoscritto l'Atto di sottomissione tra **AdSp** e l'RTI (raggruppamento temporaneo di imprese) fra Vitali Spa e Roncello Capital SrlA per il recupero e la valorizzazione di Hennebique (nella foto) che consente l'avvio delle fasi di progettazione definitiva e dell'esecuzione dei lavori per un investimento complessivo ad oggi valutato in 128,7 milioni di euro. Particolarmente rilevanti gli affidamenti giunti in chiusura dell'anno 2020, riguardanti la messa in sicurezza delle aree portuali industriali di Sestri Ponente (prima fase), la costruzione della nuova torre piloti del porto, l'ampliamento dell'aerostazione del Cristoforo Colombo e il servizio di verifica del PFTE Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della nuova diga foranea. Nel corso del 2021, per proseguire l'opera di rafforzamento dello scalo, è previsto il completamento dell'affidamento delle opere del Programma Straordinario nel suo complesso per un totale di oltre 2 miliardi di euro. Nel rispetto del diritto dell'Unione europea, la riduzione dei tempi di aggiudicazione si coniuga con l'applicazione scrupolosa delle norme in materia di salute, ambiente, sicurezza delle costruzioni, nonché di controlli antimafia. In particolare, le tempistiche delle procedure di affidamento dei lavori attraverso la pubblicazione di manifestazioni di interesse sono di circa 40 giorni, contro gli oltre cinque mesi normalmente impiegati in caso di procedure ordinarie.



Continua il piano di rafforzamento del porto di Genova

Nel 2020 l' AdSP ha aggiudicato interventi per quasi 200 milioni di euro **Genova**, 5 febbraio 2021 - Nel corso del 2020 oltre al Programma Straordinario per il rilancio del **porto** di **Genova** è proseguita anche l' attuazione degli interventi del Programma Ordinario, con l' aggiudicazione di lavori per oltre 37 milioni di euro complessivi sui quattro bacini del comprensorio. In particolare, è stato avviato oltre il 90% degli interventi previsti per ripristinare le strutture portuali e il litorale danneggiati dai disastrosi eventi meteomarinari dell' ultimo biennio, per un importo di oltre 16 milioni di lavori. Significativi anche gli interventi per la manutenzione dei quattro porti, il ripristino di Calata Zingari a **Genova**, il potenziamento dei varchi di Vado e per il miglioramento degli impianti di illuminazione nei porti di Savona e Vado Ligure. Per quanto riguarda il Programma Straordinario nel solo anno 2020 l' importo delle aggiudicazioni ha superato i 155 milioni, corrispondenti ad oltre l' 80% delle previsioni a bilancio. Inoltre, nella prima decade di dicembre è stato sottoscritto l'atto di sottomissione tra AdSP e l' RTI fra Vitali S.p.A. e Roncello Capital S.r.l.A per il recupero e la valorizzazione di Hennebique che consente l' avvio delle fasi di progettazione definitiva e dell' esecuzione dei lavori per un investimento complessivo ad oggi valutato in 128,7 milioni di euro. Particolarmente rilevanti gli affidamenti giunti in chiusura dell' anno 2020, riguardanti la messa in sicurezza delle aree portuali industriali di Sestri Ponente (prima fase), la costruzione della nuova torre piloti del **porto**, l' ampliamento dell' aerostazione del Cristoforo Colombo e il servizio di verifica del PFTE Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della nuova diga foranea. Nel corso del 2021 è previsto il completamento dell' affidamento delle opere del Programma Straordinario nel suo complesso per un totale di oltre 2 miliardi di euro. Nel rispetto del diritto dell' Unione Europea, la riduzione dei tempi di aggiudicazione si coniuga con l' applicazione scrupolosa delle norme in materia di salute, ambiente, sicurezza delle costruzioni, nonché di controlli antimafia. In particolare, le tempistiche delle procedure di affidamento dei lavori attraverso la pubblicazione di manifestazioni di interesse sono di circa 40 giorni, contro gli oltre cinque mesi normalmente impiegati in caso di procedure ordinarie.



Terminal San Giorgio punta su innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e sicurezza sul lavoro

Nel 2020 mantenuti invariati i volumi di traffico rispetto all' anno precedente

« Terminal San Giorgio nel corso del 2020 ha accelerato il suo impegno nell' ambito dell' innovazione tecnologica, della sicurezza e sostenibilità ambientale». Lo dichiara Maurizio Anselmo, amministratore delegato del terminal genovese controllato dal Gruppo Gavio, tracciando un bilancio dell' anno appena concluso e indicando le linee programmatiche per il 2021. «Durante un anno molto difficile, influenzato da un' emergenza sanitaria globale - precisa Anselmo - TSG ha mantenuto pressoché invariati i volumi di traffico rispetto al 2019 e, nel continuo sviluppo di attuali e futuri business, ha mirato a creare valore lungo tutta la catena di fornitura del servizio, rispondendo alle richieste del mercato e senza trascurare gli impatti delle proprie attività sull' ambiente e sulla sicurezza dei lavoratori. Tale obiettivo è stato raggiunto grazie a mirati investimenti in hardware e software , oltreché all' efficace implementazione di nuove tecnologie e alla formazione continua del personale, con particolare riferimento alla sicurezza e sostenibilità ambientale». L' ad del Terminal San Giorgio sottolinea che la società «si appresta a trarre il quindicesimo anno di attività concorrendo alla partecipazione di alcuni prestigiosi progetti europei, in linea con la cultura del miglioramento continuo perseguita dall' azienda. «Rimangono sempre attuali per TSG - ribadisce Anselmo - i temi della qualità e della sicurezza, su cui l' azienda ha da sempre mirato con il conseguimento delle più importanti certificazioni, oltreché confermare nel 2020 quelle già acquisite in passato». I progetti europei del Terminal San Giorgio Progetto E-Bridge (2018-2021), cofinanziato dalla Commissione europea nell' ambito del programma CEF - Connecting Europe Facility e per il quale TSG partecipa come soggetto attuatore. L' obiettivo è quello di realizzare interventi a supporto della progressiva e completa digitalizzazione degli scambi informativi e documentali all' interno del porto, al fine di mitigare gli effetti derivanti dal drammatico deficit infrastrutturale venutosi a determinare con il crollo del Ponte Morandi; risulta inoltre di particolare attualità in questa fase rivolta alle misure di contenimento del virus Covid-19. E-Bridge si integra con le attività sviluppate dal Porto nell' ambito dell' ottimizzazione dei flussi veicolari, dell' automazione di varchi e gate, della progettazione di un **sistema** di area buffer a servizio dei traffici. Per ulteriori informazioni cfr. il sito istituzionale dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del mar Ligure Occidentale, al questo indirizzo Progetto Technological Boost for Efficient port Terminal operations following Safety related events (TEBETS), cofinanziato dal Centro di Competenza START 4.0. e per il quale TSG partecipa come soggetto partner. Il progetto si propone di incrementare il livello di automazione all' interno del terminal, minimizzando le criticità e ri-pianificando le operazioni al verificarsi di eventi correlati alla sicurezza di persone, attrezzature e mezzi. Si svilupperanno processi automatizzati in tutte le situazioni in cui la rapidità di azione è determinante, quali ad esempio l' attuazione del piano di evacuazione e l' attivazione delle squadre di soccorso in caso di emergenza. Per ulteriori informazioni cfr. qui Progetto FEDeRATED (2019-2023), cofinanziato dalla Commissione europea nell' ambito del programma CEF - Connecting Europe Facility e per il quale TSG partecipa come soggetto beneficiario. Il progetto mira a creare una rete federata di data-base all' interno della quale i molteplici dati possono essere scambiati velocemente ed in modo affidabile tra le varie aziende partecipanti, relativamente al settore del trasporto merci e della logistica a livello UE (e oltre). Per ulteriori informazioni cfr. il sito



internet dedicato al progetto Certificazioni acquisite ISO 18001 già acquisita in passato, ma nel 2020 si è proceduto alla transizione verso la ISO 45001 con obiettivo salute, prevenzione e sicurezza relativa ai luoghi di lavoro. Ciò al fine di fornire le maggiori garanzie alla Clientela ed



ai lavoratori del Terminal relativamente alla capacità di rispettare la legislazione vigente in materia di sicurezza sul lavoro e relativi ambienti. ISO 14001 conseguita nel 2020 fornisce all' azienda una struttura gestionale per l' integrazione delle pratiche di natura ambientale, la prevenzione dell' inquinamento, la riduzione del consumo di energia e risorse, nonché, più in generale, il perseguimento della protezione dell' ambiente. Migliora l' immagine e la credibilità aziendale, assicurando alla propria Clientela l' impegno in un' efficace ed efficiente gestione degli impatti ambientali. Migliora il controllo dei costi, attraverso il risparmio energetico e di materiali nonché riducendo i rischi da danno ambientale a cui l' azienda potrebbe essere soggetta. AEO (Authorized Economic Operator), tale certificazione attesta l' affidabilità economica di TSG nei confronti del mercato e viene rilasciata dall' Agenzia delle Dogane solo a seguito di numerosi e severi audit. Al fine di ottenere lo status di AEO, l' operatore economico deve dimostrare di rispettare la conformità alla normativa doganale e fiscale e l' assenza di reati connessi con l' attività economica; possedere un **sistema** efficace di gestione delle scritture commerciali e dei trasporti; garantire la solvibilità finanziaria e patrimoniale; ovverosia tutti aspetti che garantiscono in TSG un solido ed affidabile partner commerciale per le primarie Linee di Navigazione che scalano il porto di Genova.

(FERPRESS) - **Genova**, 5 FEB - "Terminal San Giorgio nel corso del 2020 ha accelerato il suo impegno nell' ambito dell' innovazione tecnologica, della sicurezza e sostenibilità ambientale" dichiara Maurizio Anselmo Amministratore Delegato del terminal genovese controllato dal Gruppo Gavio. "Durante un anno molto difficile, influenzato da un' emergenza sanitaria globale, TSG ha mantenuto pressoché invariati i volumi di traffico rispetto al 2019 e - nel continuo sviluppo di attuali e futuri business - ha mirato a creare valore lungo tutta la catena di fornitura del servizio, rispondendo alle richieste del mercato e senza trascurare gli impatti delle proprie attività sull' ambiente e sulla sicurezza dei lavoratori". Tale obiettivo è stato raggiunto grazie a mirati investimenti in hardware e software, oltreché all' efficace implementazione di nuove tecnologie e alla formazione continua del personale, con particolare riferimento alla sicurezza e sostenibilità ambientale. TSG si appresta a trapiantare il quindicesimo anno di attività concorrendo alla partecipazione di alcuni prestigiosi progetti europei, in linea con la cultura del miglioramento continuo perseguita dall' azienda, tra cui ricordiamo: Progetto E-Bridge (2018-

[illegible]

è proceduto alla transizione verso la ISO 45001 con obiettivo salute, prevenzione e sicurezza relativa ai luoghi di lavoro. Ciò al fine di fornire le maggiori garanzie alla Clientela ed ai lavoratori del Terminal



relativamente alla capacità di rispettare la legislazione vigente in materia di sicurezza sul lavoro e relativi ambienti. ISO 14001 conseguita nel 2020 fornisce all' azienda una struttura gestionale per l' integrazione delle pratiche di natura ambientale, la prevenzione dell' inquinamento, la riduzione del consumo di energia e risorse, nonché, più in generale, il perseguimento della protezione dell' ambiente. Migliora l' immagine e la credibilità aziendale, assicurando alla propria Clientela l' impegno in un' efficace ed efficiente gestione degli impatti ambientali. Migliora il controllo dei costi, attraverso il risparmio energetico e di materiali nonché riducendo i rischi da danno ambientale a cui l' azienda potrebbe essere soggetta. AEO (Authorized Economic Operator), tale certificazione attesta l' affidabilità economica di TSG nei confronti del mercato e viene rilasciata dall' Agenzia delle Dogane solo a seguito di numerosi e severi audit. Al fine di ottenere lo status di AEO, l' operatore economico deve dimostrare di rispettare la conformità alla normativa doganale e fiscale e l' assenza di reati connessi con l' attività economica; possedere un sistema efficace di gestione delle scritture commerciali e dei trasporti; garantire la solvibilità finanziaria e patrimoniale; ovverosia tutti aspetti che garantiscono in TSG un solido ed affidabile partner commerciale per le primarie Linee di Navigazione che scalano il porto di Genova.

Terminal San Giorgio guarda al futuro

Puntando su innovazione tecnologica, sostenibilità e sicurezza

Redazione

GENOVA Terminal San Giorgio nel corso del 2020 ha accelerato il suo impegno nell'ambito dell'innovazione tecnologica, della sicurezza e sostenibilità ambientale dichiara Maurizio Anselmo, amministratore delegato del terminal genovese controllato dal Gruppo Gavio. Durante un anno molto difficile, influenzato da un'emergenza sanitaria globale, TSG ha mantenuto pressoché invariati i volumi di traffico rispetto al 2019 e nel continuo sviluppo di attuali e futuri business ha mirato a creare valore lungo tutta la catena di fornitura del servizio, rispondendo alle richieste del mercato e senza trascurare gli impatti delle proprie attività sull'ambiente e sulla sicurezza dei lavoratori. Tale obiettivo è stato raggiunto grazie a mirati investimenti in hardware e software, oltreché all'efficace implementazione di nuove tecnologie e alla formazione continua del personale, con particolare riferimento alla sicurezza e sostenibilità ambientale. TSG si appresta a traguardare il quindicesimo anno di attività concorrendo alla partecipazione di alcuni prestigiosi progetti europei, in linea con la cultura del miglioramento continuo perseguita dall'azienda, tra cui ricordiamo: Progetto E-Bridge (2018-2021), cofinanziato dalla Commissione europea nell'ambito del programma CEF Connecting Europe Facility e per il quale TSG partecipa come soggetto attuatore. L'obiettivo è quello di realizzare interventi a supporto della progressiva e completa digitalizzazione degli scambi informativi e documentali all'interno del porto, al fine di mitigare gli effetti derivanti dal drammatico deficit infrastrutturale venutosi a determinare con il crollo del Ponte Morandi; risulta inoltre di particolare attualità in questa fase rivolta alle misure di contenimento del virus Covid-19. E-Bridge si integra con le attività sviluppate dal Porto nell'ambito dell'ottimizzazione dei flussi veicolari, dell'automazione di varchi e gate, della progettazione di un sistema di area buffer a servizio dei traffici. Progetto Technological Boost for Efficient port Terminal operations following Safety related events (TEBETS), cofinanziato dal Centro di Competenza START 4.0. e per il quale TSG partecipa come soggetto partner. Il progetto si propone di incrementare il livello di automazione all'interno del terminal, minimizzando le criticità e ri-pianificando le operazioni al verificarsi di eventi correlati alla sicurezza di persone, attrezzature e mezzi. Si svilupperanno processi automatizzati in tutte le situazioni in cui la rapidità di azione è determinante, quali ad esempio l'attuazione del piano di evacuazione e l'attivazione delle squadre di soccorso in caso di emergenza. Progetto FEDeRATED (2019-2023), cofinanziato dalla Commissione europea nell'ambito del programma CEF Connecting Europe Facility e per il quale TSG partecipa come soggetto beneficiario. Il progetto mira a creare una rete federata di data-base all'interno della quale i molteplici dati possono essere scambiati velocemente ed in modo affidabile tra le varie aziende partecipanti, relativamente al settore del trasporto merci e della logistica a livello UE (e oltre). L'amministratore delegato Anselmo ribadisce che Rimangono sempre attuali per TSG i temi della qualità e della sicurezza, su cui l'azienda ha da sempre mirato con il conseguimento delle più importanti certificazioni, oltreché confermare nel 2020 quelle già acquisite in passato quali ISO 18001 già acquisita in passato, ma nel 2020 si è proceduto alla transizione verso la ISO 45001 con obiettivo salute, prevenzione e sicurezza relativa ai luoghi di lavoro. Ciò al fine di fornire le maggiori garanzie alla Clientela ed ai lavoratori del



Terminal relativamente alla capacità di rispettare la legislazione vigente in materia di sicurezza sul lavoro e relativi ambienti. ISO 14001 conseguita nel 2020 fornisce all'azienda una struttura gestionale per l'integrazione delle pratiche di natura ambientale, la prevenzione dell'inquinamento, la riduzione del consumo di energia e risorse, nonché, più in generale, il perseguimento della protezione dell'ambiente. Migliora l'immagine e la credibilità aziendale, assicurando alla propria Clientela l'impegno in un'efficace



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

ed efficiente gestione degli impatti ambientali. Migliora il controllo dei costi, attraverso il risparmio energetico e di materiali nonché riducendo i rischi da danno ambientale a cui l'azienda potrebbe essere soggetta. AEO (Authorized Economic Operator), tale certificazione attesta l'affidabilità economica di TSG nei confronti del mercato e viene rilasciata dall' Agenzia delle Dogane solo a seguito di numerosi e severi audit. Al fine di ottenere lo status di AEO, l'operatore economico deve dimostrare di rispettare la conformità alla normativa doganale e fiscale e l'assenza di reati connessi con l'attività economica; possedere un sistema efficace di gestione delle scritture commerciali e dei trasporti; garantire la solvibilità finanziaria e patrimoniale; ovverosia tutti aspetti che garantiscono in TSG un solido ed affidabile partner commerciale per le primarie Linee di Navigazione che scalano il porto di Genova.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Per Terminal San Giorgio tre progetti europei e nuove certificazioni

Nel corso del 2020 Terminal San Giorgio ha mantenuto pressoché invariati i volumi di traffico rispetto al 2019 e ha accelerato il suo impegno nell'ambito dell'innovazione tecnologica, della sicurezza e sostenibilità ambientale. Lo ha dichiarato Maurizio Anselmo, Amministratore Delegato del terminal genovese controllato dal Gruppo Gavio. In particolare nel 2020 Tsg, giunto al suo quindicesimo anno di attività, ha compiuto investimenti in hardware e software e si è dedicato all'implementazione di nuove tecnologie e alla formazione continua del personale, con particolare riferimento alla sicurezza e sostenibilità ambientale. Tra i traguardi raggiunti nell'anno appena trascorso, il manager ha ricordato poi quelli sul fronte delle certificazioni. In particolare Tsg già aveva conseguito la Iso 18001, ma nel 2020 si è proceduto alla transizione verso la ISO 45001 con obiettivo salute, prevenzione e sicurezza relativa ai luoghi di lavoro, con lo scopo di fornire garanzie a lavoratori e clientela relativamente alla capacità di rispettare la legislazione vigente in materia di sicurezza sul lavoro e relativi ambienti. Nel corso dell'anno l'azienda ha ottenuto anche la Iso 14001, che fornisce a Tsg una struttura gestionale per l'integrazione delle pratiche di natura ambientale, la prevenzione dell'inquinamento, la riduzione del consumo di energia e risorse, nonché, più in generale, il perseguimento della protezione dell'ambiente, e ha confermato la Aeo (Authorized Economic Operator), che ne attesta l'affidabilità economica nei confronti del mercato e viene rilasciata dall' Agenzia delle Dogane. Il terminal è inoltre coinvolto in prima linea in diversi progetti europei, in primis E-Bridge (2018-2021), cofinanziato nell'ambito del programma Cef Connecting Europe Facility, che si propone di realizzare interventi a supporto della progressiva e completa digitalizzazione degli scambi informativi e documentali all'interno del porto, al fine di mitigare gli effetti derivanti dal drammatico deficit infrastrutturale venutosi a determinare con il crollo del Ponte Morandi, e che è risultato di particolare attualità in questa fase rivolta alle misure di contenimento del virus Covid-19. Seguono il progetto Technological Boost for Efficient port Terminal operations following Safety related events (Tebets), cofinanziato dal Centro di Competenza Start 4.0. e cui Tsg partecipa come soggetto partner, che ha lo scopo di incrementare il livello di automazione all'interno del terminal, minimizzando le criticità e ri-pianificando le operazioni al verificarsi di eventi correlati alla sicurezza di persone, attrezzature e mezzi, e infine FEDeRATED (2019-2023), pure cofinanziato dalla Commissione europea nell'ambito del programma Cef, cui Tsg partecipa come soggetto beneficiario. Quest'ultimo mira a creare una rete federata di data-base all'interno della quale i molteplici dati possono essere scambiati velocemente ed in modo affidabile tra le varie aziende partecipanti, relativamente al settore del trasporto merci e della logistica a livello Ue (e oltre).



Porto, bando di gara per l' affidamento in concessione del servizio di rimorchio

Entro i prossimi giorni il bando di gara della Capitaneria sarà accessibile a tutte le società interessate a parteciparvi

Savona . Dopo un lungo e complesso iter, iniziato nell' anno 2019, la Capitaneria di Porto di Savona ha completato la documentazione per la pubblicazione del bando di gara, a rilevanza europea, per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio nei porti di Savona e Vado **Ligure**, inviando la richiesta all' ufficio pubblicazioni dell' Unione Europea. Lo ha annunciato la Capitaneria di Porto di Savona. Entro i prossimi giorni il bando di gara sarà accessibile a tutte le società interessate a parteciparvi. La pubblicazione avverrà inoltre, come previsto dalle norme, sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e sui principali quotidiani nazionali nonché sul sito internet istituzionale della Capitaneria di Porto di Savona, nella sezione Amministrazione Trasparente e sul portale dell' **Autorità di Sistema Portuale**

del **Mar Ligure Occidentale** . Sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. "La Capitaneria di Porto di Savona - spiegano - è oggi la prima **Autorità** marittima sul territorio nazionale a mettere a gara il servizio di rimorchio, dopo che il Codice dei Contratti Pubblici ha radicalmente innovato

le modalità di aggiudicazione. Un impegno particolarmente gravoso che non ha potuto prescindere dalla pandemia in atto: l' adozione di nuove modalità lavorative, atte a garantire il rispetto dei protocolli di sicurezza e delle norme sanitarie in vigore, non ha comunque impedito di condividere la fase istruttoria con gli attori e tutte le parti operanti nel porto". "Fin dalle prime fasi, infatti, l' elaborazione del nuovo bando di gara e della relativa documentazione hanno visto il coinvolgimento di tutti gli stakeholders del comparto del trasporto marittimo, in ossequio alle linee guida emanate, proprio nel corso del 2019, dalla Divisione II della Direzione Generale per la Vigilanza sulle **Autorità Portuali**, le Infrastrutture Portuali e il Trasporto Marittimo e per le Vie d' Acqua Interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché alle indicazioni chiarificatorie fornite dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera". "La procedura si è rilevata, peraltro, complessa anche per l' avvio operativo della nuova piattaforma Apm di Vado **Ligure** che ha richiesto, in assenza di dati strutturali di riferimento, la necessità di prefigurare la futura organizzazione del servizio di rimorchio presso il terminal, stimando le esigenze dei nuovi traffici e delle tipologie di navi che vi scaleranno nei prossimi anni. Peraltro, il porto di Savona è - come noto - home port della compagnia di navigazione Costa Crociere che, proprio nello scalo savonese, ha accolto il viaggio inaugurale della nuova ammiraglia Costa Smeralda nel dicembre 2019". "Una indifferibile garanzia di sicurezza, per la navigazione marittima e per lo scalo **portuale**, ha costituito il principio cardine che ha guidato la redazione degli atti di gara. Allo stesso tempo non si è trascurato di considerare la competitività dello scalo che, come noto, risente delle tariffe applicate in loco". "D' altronde, il rimorchio, insieme al pilotaggio e ai servizi di ormeggio, si configura come un servizio tecnico-nautico ancillare alla navigazione marittima; pertanto, assume rilevanza di imprescindibile interesse generale e dovrà necessariamente soddisfare i requisiti di sicurezza in un contesto operativo e commerciale, qual è quello di Savona e Vado **Ligure**, caratterizzato da una spiccata eterogeneità dei traffici (crociere, prodotti petroliferi, auto, containers, granaglie, cemento, carbone, frutta)". "Da ciò la stazione appaltante - concludono -, rappresentata dalla Capitaneria di Porto di Savona, ha considerato un servizio di rimorchio capace di rispondere a tutte le esigenze commerciali dei due sorgitori e articolato sulla massima flessibilità d' impiego delle risorse, al fine di assicurare il ciclo commerciale di



entrambi i porti in simultanea e senza ritardi".



Liguria 24

Genova, Voltri

Porto, bando di gara per l' affidamento in concessione del servizio di rimorchio

Redazione IVG

Savona . Dopo un lungo e complesso iter, iniziato nell' anno 2019, la Capitaneria di Porto di Savona ha completato la documentazione per la pubblicazione del bando di gara, a rilevanza europea, per il rinnovo della concessione del servizio di rimorchio nei porti di Savona e Vado **Ligure**, inviando la richiesta all' ufficio pubblicazioni dell' Unione Europea. Lo ha annunciato la Capitaneria di Porto di Savona. Entro i prossimi giorni il bando di gara sarà accessibile a tutte le società interessate a parteciparvi. La pubblicazione avverrà inoltre, come previsto dalle norme, sulla Gazzetta Ufficiale Italiana e sui principali quotidiani nazionali nonché sul sito internet istituzionale della Capitaneria di Porto di Savona, nella sezione Amministrazione Trasparente e sul portale dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** . Sarà possibile presentare domanda di partecipazione entro il 45° giorno dalla data di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale. ... » Leggi tutto.



Le vie per lo sviluppo del nord ovest: il confronto su Primocanale

GENOVA - Lo sviluppo del nord ovest d' Italia passa anche, forse soprattutto, dal completamento delle sue infrastrutture: dal ferro alla gomma, fino alle opere immateriali, il vecchio triangolo industriale deve riprendere in mano il proprio destino. Se ne parlerà , in un webinar trasmesso in diretta su Primocanale e in streaming su primocanale.it, a partire dalle 10: "Le vie per lo sviluppo economico del nord ovest". Dopo l' introduzione,, affidata al sindaco di Genova Marco Bucci, all' assessore allo Sviluppo economico Andrea Benveduti e al presidente della Camera di commercio di Genova Luigi Atanasio, si svilupperanno due tavole rotonde, moderate dal giornalista Matteo Cantile e precedute dalle relazioni di Antonello Fontanili, direttore di Uniontrasporti. Nella prima tavola rotonda , nella quale si parlerà di infrastrutture ferroviarie, parteciperanno Giacomo Giampedrone , Assessore Infrastrutture Regione Liguria, Fabio Carosso , Vice Presidente Regione Piemonte, Claudia Terzi , Assessore Infrastrutture Regione Lombardia, Marco Rettighieri, Presidente del Consorzio Cociv, Francesco Di Sarcina , Segretario Generale **ADSP** Mar Ligure Orientale e Rosa Frignola , Direttore Commerciale Territoriale RFI. Nella seconda tavola rotonda , dedicata alle imprese e al territorio, parteciperanno Gian Paolo Coscia , Presidente Unioncamere Piemonte, Sergio Rossi, vice Segretario Generale Camera di Commercio Milano Monza Brianza Lodi, Giovanni Mondini , Presidente Confindustria Genova, Enrico Bertossi , Presidente Unione Industriali Savona, Paolo Odone , Presidente Confcommercio Liguria, Massimo Giacchetta Presidente Cna Liguria, Giampaolo Botta , Direttore Generale Spediporto Genova, Claudio Casnelli, Recipro Capital Solutions, Natale Gatto , Coordinatore Consulta dei Piccoli Comuni di Anci Liguria, Enrico Lupi , Presidente Camera di Commercio Riviera di Liguria - Imperia La Spezia Savona, Maurizio Caviglia, Segretario Generale Camere di Commercio di Genova e delle Riviere di Liguria. La conclusione dei lavori sarà affidata all' assessore allo Sviluppo economico di Regione Liguria Andrea Benveduti .



Il Covid e i traffici portuali

GENOVA La diffusione del Covid-19 e le misure poste in essere dai governi mondiali per rallentare la propagazione del virus e ridurre il bilancio delle vittime scrive l'**AdSP** del Mar Ligure Occidentale nel suo report sui traffici hanno assunto nel giro di alcuni mesi un carattere globale tale da causare gravi perturbazioni al tessuto economico del paese determinando una minore domanda di merce oltre che pesanti effetti occupazionali.

L'attuale crisi, che mantiene contorni non ancora del tutto identificabili, sia per dimensioni sia per durata nel tempo, si è innestata su un contesto economico internazionale non florido e che mostrava già i primi sintomi di rallentamento. Per quanto riguarda l'economia italiana, la stima dei conti economici relativi al 2020 conferma la portata eccezionale della

pandemia mostrando una diminuzione dei principali indicatori relativi all'economia nazionale: il PIL ha registrato una flessione (-5,4% nel primo trimestre e -12,4% nel secondo trimestre) che riflette gli effetti delle restrizioni su consumi, investimenti ed esportazioni, che si sono registrati a partire dal mese di aprile. Dopo il marcato aumento nel terzo trimestre (+16%), crescita generata prevalentemente da una prima ripresa delle attività economiche a seguito del lockdown, l'attività economica è attesa diminuire nel quarto trimestre, condizionata dall'emergenza sanitaria e dalle nuove misure di

contenimento della diffusione del Covid-19. Anche la dinamica dei traffici che caratterizzano la movimentazione delle merci e dei passeggeri è destinata ad essere drasticamente influenzata dagli effetti che una crisi sanitaria globale senza precedenti sta producendo sull'economia mondiale e su quelle dei singoli paesi. L'andamento del commercio mondiale 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 diffondersi asimmetrico del virus ha prodotto effetti lungo la filiera trasportistica già a partire da febbraio. Infatti, ben prima del verificarsi dei primi casi conosciuti in Italia, il commercio globale ha dovuto fare i conti con l'interruzione delle principali attività industriali in Cina, paese che primo fra tutti ha dovuto fronteggiare svariate settimane di lockdown agli inizi del 2020. 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. L'International Association of Ports and Harbors (IAPH) conferma comunque che 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. 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** MLO conclude la nota mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 di TEUs movimentati nell'anno, settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale; sia anche nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del Mar Ligure Occidentale al primo posto per traffico crocieristico nel 2020. L'AdSP fornisce quindi il link seguente con i dati completi (https://www.portsofgenoa.com/components/com_publiccompetitions/includes/download.php?id=1528:report-analisi-traffici-q4-2020.pdf).

Mille studenti dell'Escola passati nel 2020

BARCELLONA La didattica a distanza, la digitalizzazione e i corsi online segneranno l'evoluzione dell'Escola Europea nel prossimo futuro, come è stato rilevato durante la riunione semestrale del Comitato Esecutivo il 21 gennaio scorso. L'incontro ha riunito i rappresentanti dei cinque soci fondatori della Escola Catalina Grimalt dell'Autorità Portuale di Barcellona, Luca Lupi dell'Autorità Portuale di Civitavecchia, Silvio Ferrando dell'Autorità Portuale di Genova, Mario Massarotti di Grimaldi Lines e Antonio Pedevilla da GNV. In rappresentanza della Escola Europea, il direttore e presidente del Comitato Eduard Rodés, Concha Palacios, segretaria del Comitato e capo dell'ufficio finanziario dell'Escola. Durante l'incontro sono state riviste varie tappe del difficile 2020 della Escola. La pandemia di Covid-19 aveva portato le attività della Escola quasi a un punto morto da marzo 2020 a tutta l'estate. Si è verificato un cambiamento quasi esistenziale per ristrutturare gli iconici workshop dell'Escola ed adattarli alla nuova formazione a distanza e all'ambiente virtuale. Tuttavia, ci sono stati alcuni importanti risultati ottenuti nonostante gli ostacoli. Più di 1000 studenti sono riusciti a passare attraverso le porte dell'Escola attraverso 19 corsi e 12 workshop logistico portuali. Più di 20 corsi pratici programmati hanno dovuto essere posticipati a data da destinarsi a causa della crisi sanitaria globale: una triste conclusione per un 2020 già profondamente colpito. Nello stesso anno, nonostante le numerose difficoltà, le attività didattiche in Italia hanno raggiunto grandi traguardi. Il progetto Formati al Porto si è evoluto nella sua nuova forma ibrida, dando così la possibilità agli studenti dei centri collaboratori di partecipare al corso anche da remoto. Da evidenziare l'inizio di un percorso biennale ITS in Gestione della Logistica Integrata e dei Processi di Spedizione insieme alla Fondazione G. Caboto ed alla stessa AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, con l'obiettivo di formare i nuovi tecnici della logistica e con sede proprio a Civitavecchia. Durante la riunione del Comitato, si è svolto un riesame dei progetti in cui la Escola è attualmente coinvolta e di quelli programmati per il 2021. È attualmente in fase di svolgimento un nuovo corso di formazione per i membri dell'Associazione MEDPorts incentrato sulla Transizione Energetica nei Porti che da programma si svolgeranno virtualmente o, se la situazione lo consentirà, saranno in presenza nei mesi di maggio e giugno 2021. È stata inoltre evidenziata la partecipazione della leadership dell'Escola al progetto YEP MED, cofinanziato dall'Unione Europea. È stato anche sintetizzato un nuovo progetto denominato TechLog questo progetto è attualmente in fase di esame del bando ENI. Inoltre, si è evidenziato il ruolo della Escola in altri progetti, tra cui RePort, nonché i progetti che gestisce per conto del porto di Barcellona, come i progetti CarEsmatic e Core LNGhive. Quando l'incontro si è concluso il futuro della Escola sembrava ancora più luminoso in questo nuovo mondo digitalizzato. Eduard Rodés ha evidenziato l'imminente nuova collaborazione con la regione Occitania, nel Sud della Francia, nel nuovo progetto Vivez l'intermodalité, un'espansione del Forma't al Port in Francia. Il progetto è stato sviluppato nel 2020 dal Campus des Métiers et Qualifications Transport Logistique d'Occitanie e dal cluster logistico della regione We4Log. La collaborazione con gli stakeholder locali e le aziende della zona come VIIA, PSCCT o il porto di Sète aiuterà gli studenti a comprendere più a fondo il concetto di intermodalità marittima e ferroviaria, nonché le varie opportunità di carriera offerte. Inoltre, lo sviluppo di un nuovo laboratorio virtuale, realizzato grazie alle caratteristiche del progetto YEP MED, sta cercando di dare nuova vita al progetto TransLogMed nel 2021. Il Comitato Esecutivo si riunisce due volte all'anno per esaminare i progressi e i risultati delle operazioni della Escola Europea. La sua prossima riunione si terrà a novembre 2021.



Pescatori, il costo dell'ormeggio è alle stelle

Il canone per le concessioni aumentato del 700 per cento. Confcooperative: «Rincarare non giustificato. La categoria non può sopportarlo»

LA SPEZIA E' arrivata una nuova, pesante mazzata per i pescatori spezzini: dopo decenni in cui hanno potuto beneficiare dell'ormeggio gratuito, la categoria ha dapprima cominciato a pagare il canone delle concessioni e, nel nuovo anno, rischia di dover corrispondere un balzello insostenibile a causa di un'impennata della quota. Lo denuncia Confcooperative, che vuole portare all'attenzione quest'impasse che sta colpendo una categoria già pesantemente fiaccata dalla crisi e dal calo della domanda. A partire dal 1° gennaio 2021, il canone minimo delle concessioni è stato aumentato del 700%, passando da 362 nel 2020 - primo anno in cui è scattato l'obbligo di corrisponderlo - a 2.500 euro. Un'uscita pesantissima, che la vicepresidente regionale di Confcooperative Anna Vivaldi denuncia. «Così lo Stato - scrive in una nota - , 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 euro annui che forse porterà facilmente alla chiusura delle loro attività. Tutto abbastanza assurdo e incomprensibile». Ma non finisce qui, perché - sottolinea ancora la Vivaldi - secondo le ordinanze emesse da Capitaneria di Porto ed **Autorità Portuale**, dal 2020 hanno dovuto regolare i loro ormeggi con atto di concessione: in soldoni, fra spese amministrative, si è aggiunta una spesa ulteriore una tantum pari a circa 1500 euro per peschereccio. E qui il nuovo step: recependo le indicazioni nazionali, l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale - spiegano da Confcooperative - ha emanato l'ordinanza 105/19 che modifica la situazione precedente annullando le ordinanze 81/2013 e 33/2017 che riservavano gratuitamente gli spazi di ormeggio ai pescherecci. Il nuovo canone ammonterebbe a 720 euro, ma - fanno sapere dall'associazione, che sottolinea il proprio impegno nell'assistere i pescatori in questa battaglia - si sta lavorando per far applicare un'ulteriore riduzione, avendo trovato un interlocutore disponibile in via del Molo. «Quest'aumento non è giustificato da nulla - accusa la Vivaldi - 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, il 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 giorni 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». E si continua a viaggiare nell'incertezza, perché non si conosce ancora l'esito della presentazione di una proposta di legge il 31 dicembre 2020, che potrebbe riordinare la materia delle concessioni demaniali per la pesca e per risolvere il problema dei canoni. Chiara Tenca © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«auspichiamo un iter snello, siamo pronti a fare la nostra parte»

Zona logistica, il porto formalizza la richiesta

Riscontro immediato all' invito dell' assessore Benveduti L' istanza firmata dal presidente Sommariva è partita ieri

L.IV.

La Spezia La richiesta per istituire la Zona Logistica Semplificata alla Spezia è partita ieri, dalla sede di via del Molo, con indirizzo Regione Liguria. L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale fa sapere così di esserci. E di essere pronta a essere convocata ai tavoli decisionali per l' istituzione di una opportunità che porterà vantaggi per le imprese. Riduzione dei tempi della burocrazia, semplificazione, possibilità di attrarre investimenti. L' Authority ha immediatamente reagito così all' impulso dato dall' assessore regionale alla portualità Andrea Benveduti, che aveva confermato che la Regione fosse «pronta» a far partire la Zls anche alla Spezia. E che si attendeva «dalla comunità economica **portuale** e dal neopresidente dell' **Autorità** di **sistema** Mario Sommariva l' invito a voler attivare quella previsione di legge. In tal caso, giunta e uffici regionali preposti si attiveranno per realizzare la Zls spezzina». Risposta affermativa dal presidente dell' Authority Mario Sommariva, che ha inviato nel giro di poche ore la richiesta. Ma nei corridoi della sede di via del Molo ci si chiede come mai dalla Regione Liguria non sia arrivato alcun segnale, per quattro mesi, che facesse presupporre che la pratica fosse pronta per partire. Vero è anche che nel frattempo c' è stato un avvicendamento ai vertici dell' **Autorità** di **sistema** spezzina. E le elezioni per il rinnovo del consiglio regionale. Comunque sia, la missiva di Sommariva richiede l' avvio dell' iter di istituzione della Zls per l' area logistica spezzina, come è stato previsto dal Dl Semplificazioni. A seguito di una deroga. Di Zls infatti non avrebbero potute essercene più di una per regione, e a Genova è già prevista. E avviata. Sommariva ha confermato di ritenere che la Zls «possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell' area spezzina. Consapevole del ruolo propulsivo che l' Authority dovrà avere assieme alla Regione e alle altre istituzioni locali coinvolte, auspico un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato agli uffici regionali - prosegue Sommariva, rispondendo alle parole di Benveduti su Il Secolo XIX - che l' ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell' obiettivo. In questo modo - ha concluso si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità **portuale**». --l.iv.© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Zona logistica semplificata, l'Ap avvia l'iter

Inviata alla Regione la richiesta di istruttoria. Sommariva: «Meno burocrazia e servizi più efficienti»

LA SPEZIA Si chiama Zls, zona logistica semplificata ed è, nella sostanza, il presupposto per tutta una serie di semplificazioni burocratico-amministrative e doganali, con lo scopo di rendere l'area interessata più appetibile per eventuali investitori in funzione dello sviluppo economico del territorio. Si tratta di uno strumento di cui è già dotata l'area genovese e che, una volta completato l'iter, potrà essere attivato anche alla Spezia. L'Adsp del Mar Ligure orientale ha infatti ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio dell'iter di istituzione, così come previsto dal Decreto semplificazioni, convertito in legge 120/2020. L'opportunità è offerta dalla norma del citato decreto che stabilisce che, qualora in una regione ricadano più **Autorità di sistema portuale**, e nell'ambito di una di tali **Autorità** rientrino scali ubicati in regioni diverse, la Regione può istituire una seconda Zona logistica semplificata. «L'Adsp crede fermamente che la istituzione della Zls possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell'area spezzina

- assicura Mario Sommariva, presidente della AdSP spezzina - e consapevole del ruolo propulsivo che l'ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello e una rapida istituzione della Zona logistica semplificata. Abbiamo assicurato gli uffici regionali che l'ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell'obiettivo. In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità **portuale**». «Si tratta di strumenti nuovi, che non hanno ancora una loro storicità - chiarisce a La Nazione Sommariva - e d'altra parte l'iter è abbastanza lungo, ci saranno infatti altri passaggi, con la definizione di un documento strategico e di appositi tavoli tecnici con un percorso che, dopo l'iter in Regione e il coinvolgimento di altri soggetti istituzionali, si concluderà con la pronuncia del Ministero. L'Adsp ha innescato questo procedimento avviando l'iter convinta che la Zls sia un efficace strumento di competitività del **sistema**. Alla Spezia consentirà soprattutto di ottimizzare la gestione del comprensorio di Santo Stefano, nel quadro di una unica strategia di sviluppo». Franco Antola © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Zona logistica semplificata spezzina, l' Adsp scrive alla Regione per l' avvio dell' iter

La possibilità è prevista dal decreto Semplificazioni

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale ha ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio dell' iter di istituzione della ZIs dell' area logistica spezzina, così come previsto dal decreto Semplificazioni, convertito in legge 120/2020. Tale decreto stabilisce che, qualora in una regione ricadano più **Autorità** di **Sistema Portuale**, e nell' ambito di una di tali **Autorità** ricadano scali siti in regioni differenti, la regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata. «L' **Adsp** crede fermamente che la istituzione della ZIs possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell' area spezzina - dichiara Mario Sommariva, presidente della **Adsp** spezzina - consapevole del ruolo propulsivo che l' Ente deve e dovrà avere assieme alla Regione e alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello e una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato gli uffici regionali che l' Ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell' obiettivo. In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità **portuale**».



Città della Spezia

La Spezia

Zona Logistica Semplificata, AdSP scrive a De Ferrari

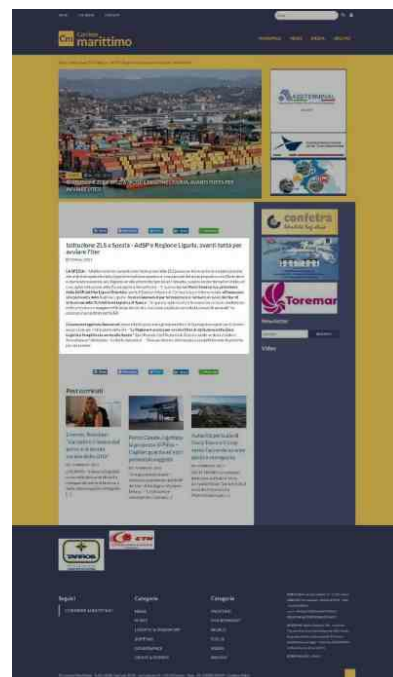
Il presidente Sommariva: "Così minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi come auspicato da tutta la comunità portuale".

La Spezia - L' AdSP del Mar Ligure Orientale ha ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio dell' iter di istituzione della ZLS dell' area logistica spezzina, così come previsto dal Decreto Semplificazioni, convertito in Legge 120/2020. Tale Decreto stabilisce infatti che, qualora in una regione ricadano più **Autorità** di **Sistema Portuale**, e nell' ambito di una di tali **Autorità** ricadano scali siti in regioni differenti, la regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata. "L' AdSp crede fermamente che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell' area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l' Ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato gli uffici regionali che l' Ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell' obiettivo", ha dichiarato al riguardo Mario Sommariva, Presidente della AdSP spezzina." In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità **portuale**". Venerdì 5 febbraio 2021 alle 12:14:28 Redazione.



Istituzione ZLS a Spezia - AdSP e Regione Liguria, avanti tutta per avviare l'iter

LA SPEZIA L'AdSp crede fermamente che l'istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell'area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l'Ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata" - E' quanto scrive Mario Sommariva, presidente della AdSP del Mar Ligure Orientale (porti di Spezia e Marina di Carrara) in una lettera inviata, all'assessore alla portualità della Regione Liguria, Andrea Benveduti per formalizzare la richiesta di avvio dell'iter di istituzione della ZLS dell'area logistica di Spezia - "In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità portuale ha concluso il presidente dell'AdSP. L'assessore regionale Benvenuti aveva infatti rassicurato gli imprenditori di Spezia preoccupati per il ritardo accumulato per l'istituzione della Zls - La Regione è pronta per avviare l'iter di istituzione della Zona Logistica Semplificata anche alla Spezia. Specificando che l'Autorità di Sistema locale ne deve chiedere formalmente l'istituzione - ha detto Benveduti - Non perderemo altro tempo e semplificheremo le pratiche per chi investe.



ZLS: AdSP Mar Ligure Orientale invia alla Regione la richiesta ufficiale di avvio dell' iter previsto dalla legge

(FERPRESS) - La Spezia, 5 FEB - L' **AdSP** del **Mar Ligure Orientale** ha ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio dell' iter di istituzione della ZLS dell' area logistica spezzina, così come previsto dal Decreto Semplificazioni, convertito in Legge 120/2020. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



Informare

La Spezia

L' AdSP spezzina ha chiesto l' avvio dell' iter per l' istituzione di una Zona Logistica Semplificata

Istanza alla Regione Liguria L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** ha inviato alla Regione Liguria la richiesta ufficiale di avvio dell' iter per l' istituzione di una Zona Logistica Semplificata dell' area logistica spezzina, così come previsto dal decreto-legge Semplificazioni convertito in legge 120/2020. L' ente **portuale** ha ricordato che tale decreto, infatti, stabilisce che, qualora in una regione ricadano più **Autorità** di **Sistema Portuale**, e nell' ambito di una di tali **Autorità** ricadano scali siti in regioni differenti, la Regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata. «L' AdSP - ha spiegato il presidente dell' ente **portuale**, Mario Sommariva - crede fermamente che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell' area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l' ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato agli uffici regionali che l' ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell' obiettivo. In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità **portuale**».

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto
5 febbraio 2021

L'AdSP spezzina ha chiesto l'avvio dell'iter per l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata

Istanza alla Regione Liguria

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha inviato alla Regione Liguria la richiesta ufficiale di avvio dell'iter per l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata dell'area logistica spezzina, così come previsto dal decreto-legge Semplificazioni convertito in legge 120/2020. L'ente portuale ha ricordato che tale decreto, infatti, stabilisce che, qualora in una regione ricadano più Autorità di Sistema Portuale, e nell'ambito di una di tali Autorità ricadano scali siti in regioni differenti, la Regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata.

«L'AdSP - ha spiegato il presidente dell'ente portuale, Mario Sommariva - crede fermamente che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell'area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l'ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato agli uffici regionali che l'ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell'obiettivo. In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità portuale.»

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

Cerca il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza
Destinazione	5 - 7 Feb	10 - 12 Feb
o Altre destinazioni	2021	2021

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

informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA
tel. 010.2462122 fax 010.2519706 email

Informazioni Marittime

La Spezia

La Spezia, AdSP invia alla Regione richiesta per la Zona Logistica Semplificata

Sommariva: "Crediamo fermamente che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell' area"

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Orientale** ha ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio dell' iter di istituzione della ZLS (Zona Logistica Semplificata) dell' area logistica spezzina, così come previsto dal Decreto Semplificazioni, convertito in Legge 120/2020. Tale Decreto stabilisce infatti che, qualora in una regione ricadano più **Autorità** di **Sistema Portuale**, e nell' ambito di una di tali **Autorità** ricadano scali siti in regioni differenti, la regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata. "L' AdSP crede fermamente che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell' area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l' Ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato gli uffici regionali che l' Ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell' obiettivo", ha dichiarato al riguardo Mario Sommariva, presidente della AdSP spezzina. "In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità **portuale**".



La Spezia verso la Zona logistica semplificata

Redazione

LA SPEZIA Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale Mario Sommariva ha ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio dell'iter di istituzione della Zona logistica semplificata dell'area logistica spezzina, come previsto dal Decreto semplificazioni. Esso stabilisce infatti che, qualora in una regione ricadano più Autorità di Sistema portuale, e nell'ambito di una di tali Autorità ricadano scali siti in regioni differenti, così come accade per quella del mar Ligure orientale divisa con la Toscana, la regione possa istituire una seconda Zona logistica semplificata. L'AdSp -commenta Sommariva- crede fermamente che la istituzione della Zls possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell'area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l'ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zls. L'Authority, assicura, collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell'obiettivo. In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità portuale.



di Redazione

Focus | Interventi | Interviste | News | Video | Osservatorio Europeo | MeSSE | In | In | In



PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settennoriale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CABALE

3 Settembre 2021 — News

Invio della richiesta alla Regione

Una ZLS per La Spezia

di Rodarino

L'ASIP del Mar Ligure Orientale ha ufficialmente inviato alla Regione Liguria una richiesta di avvio d'ufficio di istituzione della ZLS dell'area logistica spezzina, così come previsto dal Decreto Semplificazione, convertito in legge 128/2020.

Tale Decreto stabilisce infatti che, qualora in una regione ricadano più Autorità di Sistema Portuale, e nell'ambito di una o più tali Autorità ricadano scali sia in regime offshore, la regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata.

spezzina e, conoscitore del ruolo strategico che l'Ente deve e dovrà svolgere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, sceglie un iter formativo scelto con una rapida istituzione della "Zona Logistica Semplificata". Abbiamo contattato gli uffici regionali che li elaboreranno in tutte le fasi procedurali per il rapido ed efficace raggiungimento dell'obiettivo», ha dichiarato il dirigente Marco Sotomayor, Presidente della ASIP spezzina, «in questi mesi si stanno minime bloccando, snellimento delle procedure e maggiore

LEADER

Cerca...

q

TEMA

Ambiente Autorità Adriatiche

Autorità Portuali

Attivazione del first Blockchain flow

Bonoring Area Cantieristica

navale Caselle Marittime

Campagna di recupero Canalicchio

Jermanelli Lavacore

Containership

Coronavirus

Crociere cura del ferro

Darsena Euxina Odi

Comerciali Expo Europa

nuovo Gigantismo navale

GNL, gas e bioenergia

Infrastrutture

Innovazione

tecnologica International

Mariga Lavoro portuale

Logistica Portuale

Porto di Livorno Porto di

Piemonte Porto di Trieste zona

portuale Riforma portuale

Delrio Rinfuse Liquide

Rinfuse solide Servizi tecnici

Shipping sicurezza

Sfiora di Livorno Terminal

porti Traffici

Shipping Italy

La Spezia

L'AdSP di Spezia avvia l'iter con Regione Liguria per avere la Zona Logistica Semplificata

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha inviato alla Regione Liguria la richiesta ufficiale di avvio dell'iter per l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata dell'area logistica spezzina, così come previsto dal decreto-legge Semplificazioni convertito in legge 120/2020. L'ente portuale ha ricordato che tale decreto stabilisce che, qualora in una regione ricadano più Autorità di Sistema Portuale, e nell'ambito di una di tali Autorità ricadano scali siti in regioni differenti, la Regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata. L'AdSP crede fermamente che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell'area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l'ente deve e dovrà avere assieme alla Regione e alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello e una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata ha spiegato il presidente dell'ente portuale, Mario Sommariva. Abbiamo assicurato agli uffici regionali che l'ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell'obiettivo. In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità portuale.

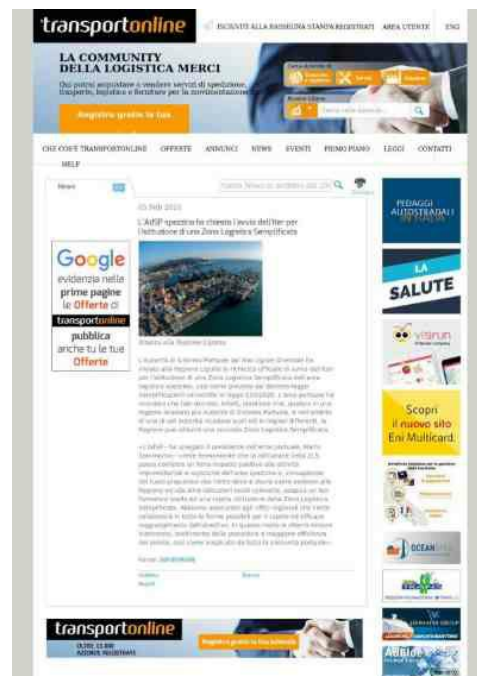


Transportonline

La Spezia

L'AdSP spezzina ha chiesto l'avvio dell'iter per l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata

Istanza alla Regione Liguria. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale ha inviato alla Regione Liguria la richiesta ufficiale di avvio dell'iter per l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata dell'area logistica spezzina, così come previsto dal decreto-legge Semplificazioni convertito in legge 120/2020. L'ente portuale ha ricordato che tale decreto, infatti, stabilisce che, qualora in una regione ricadano più Autorità di Sistema Portuale, e nell'ambito di una di tali Autorità ricadano scali siti in regioni differenti, la Regione può istituire una seconda Zona Logistica Semplificata. «L'AdSP - ha spiegato il presidente dell'ente portuale, Mario Sommariva - crede fermamente che la istituzione della ZLS possa conferire un forte impatto positivo alle attività imprenditoriali e logistiche dell'area spezzina e, consapevole del ruolo propulsivo che l'ente deve e dovrà avere assieme alla Regione ed alle altre istituzioni locali coinvolte, auspica un iter formativo snello ed una rapida istituzione della Zona Logistica Semplificata. Abbiamo assicurato agli uffici regionali che l'ente collaborerà in tutte le forme possibili per il rapido ed efficace raggiungimento dell'obiettivo. In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità portuale».



TRAGEDIA SFIORATA AL PORTO

Carico precipita dalla gru Nave rischia di affondare

Bloccata per riparazioni a Ravenna la general cargo "Geise" dopo l'incidente nel quale è rimasto ferito un marittimo portato in ospedale

FEDERICO SPADONI

RAVENNA Arrivata al **porto** di **Ravenna**, avrebbe dovuto fare il carico per poi ripartire dopo una breve sosta per la Turchia. Invece ha rischiato di affondare, e da circa un mese e mezzo si trova ferma in riparazione. Non solo. Per un soffio lo scorso 23 dicembre si è sfiorata la tragedia. Sono le conseguenze di un grave incidente avvenuto durante le operazioni alla banchina Sapir, dove si trovava ormeggiata la general cargo "Geise". Ora sull' accaduto sono in corso accertamenti da parte della Capitaneria di **porto**. Vivo per miracolo La nave, battente bandiera di Gibilterra, era arrivata il 22 dicembre. Il giorno successivo erano iniziate le operazioni di carico, che a terra avevano coinvolto gli operatori del **porto**, mentre a bordo erano seguite dai maritti mi. Tutto bene, finché uno dei colli più pesanti si è staccato dalla gru che lo stava calando, precipitando nella stiva dell' imbarcazione. Casse distrutte e carico danneggiato, schegge e materiale (in particolare impiantistica) proiettati ovunque. A farne le spese, fortunatamente in maniera lieve, è stato anche un membro dell' equipaggio, colpito al volto e alla testa dai detriti. L' uomo, un filippino di 46 anni, è stato portato al pronto soccorso di **Ravenna** e dimesso con una prognosi tutto sommato modesta, di 10 giorni. Se per una fatalità, lui o un altro collega si fosse trovato in una diversa posizione non avrebbe avuto scampo. Nave bloccata Per rendere l' idea della portata dell' incidente basta pensare ai danni subiti dalla nave stessa: i "tagli" alle pareti della stiva avevano provocato fenditure alla paratia tali da renderle impossibili riprendere il mare. Dopo il sopralluogo dell' ente tecnico del **porto** è stato rilasciato il nulla osta per navigare all' interno dello scalo "San Vitale", ma solo per raggiungere il cantiere adibito alla riparazione. Le operazioni sono tuttora in corso, e hanno reso necessaria anche un' ulteriore autorizzazione della Capitaneria per l' utiliz zo di fiamme (per esempio per le saldature), così come previsto dai protocolli per la sicurezza al **porto**. Una volta terminato l' intervento, la "Geise" potrà salpare nuovamente per fare rotta su Ismir. Saranno invece le indagini dell' Autorità marittima a mettere al vaglio le eventuali responsabilità.

TRAGEDIA SFIORATA AL PORTO

Carico precipita dalla gru Nave rischia di affondare

Bloccata per riparazioni a Ravenna la general cargo "Geise" dopo l'incidente nel quale è rimasto ferito un marittimo portato in ospedale



La nave, battente bandiera di Gibilterra

Inquinamento
Nuovi divieti al traffico

Il sindaco di Ravenna, Roberto Biondi, ha chiesto al Comune di Ravenna di chiedere al Comune di Imola di vietare il traffico di camion pesanti che entrano in città. Il divieto è stato approvato dal Consiglio comunale di Imola.

In quarantena i minori clandestini sul tir
«Per il viaggio 15mila euro a testa»

Un gruppo di circa 150 minori clandestini è stato trovato a bordo di un tir che era stato sequestrato. I minori sono stati portati in un centro di accoglienza e sono in quarantena.

Disagio mentale
Riparatore non imputabile

Un riparatore di un'auto è stato accusato di aver causato un incidente che ha causato la morte di una persona. Il riparatore è stato accusato di aver causato l'incidente mentre stava riparando l'auto.

Porto di Ravenna, Italia Nostra: "Ecco gli aggiornamenti dalla discarica Piomboni"

Riconfermata questa settimana la presidenza dell' **Autorità portuale** di Ravenna, che nell' ultimo passaggio in commissione Trasporti al Senato ha raccolto diciassette voti favorevoli, tra cui quelli, stando alle dichiarazioni, del Movimento 5 Stelle, di Italia Viva e del PD, un voto di astensione e quattro contrari, tra cui quello del relatore, il senatore de Falco (noto per la famosa frase rivolta al comandante Schettino durante l' affondamento del Costa Concordia). De Falco ha espresso perplessità sull' adeguatezza del candidato rispetto alla gestione amministrativa dell' **Autorità di sistema portuale**, come è emerso nel corso del precedente mandato in relazione alla rimozione del relitto della "Berkan B", sottolineandone anche il ritardo nel prendere posizione contro le decisioni assunte in sede europea in materia di fiscalità **portuale**, e ha quindi espresso parere contrario alla proposta di nomina. Come dargli torto: il rottame Berkan B giace spezzato nel porto di Ravenna dal 2017, e dal 2019 un bando di gara per la rimozione già aggiudicato non è mai stato assegnato. Ma la proposta di nomina godeva dell' appoggio incondizionato del Governo e della Regione, che nel frattempo ha risposto seccamente ad una interrogazione in merito della consigliera regionale Giulia Gibertoni. Nella risposta l' assessore regionale all' ambiente Priolo parla di una consulenza nella quale si certifica assenza di inquinamento nelle acque oltre le panne circostanti il relitto, e che, a quanto sembrerebbe, è stata depositata dalla difesa a disculpa degli indagati. A nulla valgono, dunque, i tanti documenti (filmati, immagini, testimonianze) resi pubblici e reperibili in rete che invece proverebbero il contrario? Ma la Regione parla addirittura di diffamazione per chi sostiene quello che in tanti hanno verificato coi propri occhi. Sostiene inoltre che l' **Autorità Portuale** non dovesse rispettare alcun Regolamento europeo di riciclaggio delle navi, in quanto il Berkan B batteva bandiera turca. Il Regolamento prescrive, per le demolizioni, la concessione di banchine dotate di presidi di sicurezza, attrezzature adatte e vasche di raccolta degli inquinanti. Infine, nella risposta si dichiara che: "Fino al 31.03.2018 non sussistevano per l' AdSP evidenze che imponessero di non rinnovare la concessione dell' area demaniale". In poche parole, un relitto di oltre 100 metri spezzato in due (da ottobre 2017) che imbarca acqua non rappresenta alcuna "evidenza", né di come si sia svolta fino a quel momento la demolizione, né di quello che, come facilmente prevedibile, è poi accaduto. Nel frattempo, ci è giunta un' immagine dell' interno di uno dei rottami ospitati nella "discarica a cielo aperto Piomboni", il Vomv-Gaz. L' immagine risale al 2017: è presumibile che la situazione sia peggiorata, in quanto non risulterebbe eseguito alcun intervento. Pare che i relitti siano stati bonificati nel 2009, motivo per cui i vertici dell' **Autorità Portuale** sono stati reintegrati dopo il decreto di interdizione di un anno dai pubblici uffici. Dall' immagine si vede che la superficie dell' acqua penetrata all' interno dello scafo è contaminata da olii, e viene riferito che l' aria era irrespirabile per esalazioni di nafta. Da una recentissima ripresa si vede che anche il relitto vicino, Orenburggazprom, risulta in condizioni addirittura peggiori, con la zona dei motori e della sala macchine ormai tutta affondata. Una situazione che appare gravissima, sia per l' ambiente che per la salute pubblica, considerando poi che vi sono immagini divulgate dalla Capitaneria di Porto riguardante sequestri di materiale per la pesca di frodo di vongole proprio di fianco ai relitti. Italia Nostra, sezione di Ravenna.



Imbarcato al porto un impianto da 430 tonnellate diretto a Singapore

Si tratta di un nuovo imbarco di project cargo, tra cui un pezzo di 430 tonnellate di peso, reso possibile dalle sinergie del terminal

È stato imbarcato al terminal Sapir del **porto** di **Ravenna**, sulla motonave Annette (rappresentata a **Ravenna** dall'agenzia marittima Marcandia), diretta a Singapore, un impianto interamente progettato e costruito da F.Ili Righini Srl. Si tratta quindi di un nuovo imbarco di project cargo, tra cui un pezzo di 430 tonnellate di peso, reso possibile dalle sinergie del terminal. L'impianto è un Riser Pull-In System completo di Travelling Crane Installation & Maintenance Platform. Si tratta di un macchinario per il tiro a bordo dei risers nelle navi FPSO, in questo caso della Nave FPSO Liza Unity, operata da Exxon-Mobil, al largo della Guyana Francese. Il Riser Pull-In System è equipaggiato con un argano lineare da 827 tonnellate di tiro e 2 argani rotativi ognuno con capacità di tiro di 280 tonnellate oltre a un sistema di traslazione automatico e una gru idraulica di servizio. Giunti a Singapore i macchinari saranno installati sulla nave Liza Unity.

RAVENNA TODAY
Economia

Imbarcato al porto un impianto da 430 tonnellate diretto a Singapore

Si tratta di un nuovo imbarco di project cargo, tra cui un pezzo di 430 tonnellate di peso, reso possibile dalle sinergie del terminal

Analisi
di Francesco Cusi Ricci

È stato imbarcato al terminal Sapir del porto di Ravenna, sulla motonave Annette (rappresentata a Ravenna dall'agenzia marittima Marcandia), diretta a Singapore, un impianto interamente progettato e costruito da F.Ili Righini Srl. Si tratta quindi di un nuovo imbarco di project cargo, tra cui un pezzo di 430 tonnellate di peso, reso possibile dalle sinergie del terminal.

L'impianto è un Riser Pull-In System completo di Travelling Crane Installation & Maintenance Platform. Si tratta di un macchinario per il tiro a bordo dei risers nelle navi FPSO, in questo caso della Nave FPSO Liza Unity, operata da Exxon-Mobil, al largo della Guyana Francese. Il Riser Pull-In System è equipaggiato con un argano lineare da 827 tonnellate di tiro e 2 argani rotativi ognuno con capacità di tiro di 280 tonnellate oltre a un sistema di traslazione automatico e una gru idraulica di servizio. Giunti a Singapore i macchinari saranno installati sulla nave Liza Unity.

Argomenti **tags**

In evidenza

Da Rapinavento a Liza Unity: il nuovo FPSO Liza Unity, operata da Exxon-Mobil, al largo della Guyana Francese. Il Riser Pull-In System è equipaggiato con un argano lineare da 827 tonnellate di tiro e 2 argani rotativi ognuno con capacità di tiro di 280 tonnellate oltre a un sistema di traslazione automatico e una gru idraulica di servizio. Giunti a Singapore i macchinari saranno installati sulla nave Liza Unity.

Potrebbe interessarti

I più letti della settimana

Tarapore espositore per l'evento Grandi: ma le sue condizioni peggiorano
Genova di mare a Ravenna: con l'arrivo di un nuovo sistema di trasporto
Una grande cantina di vini a Ravenna: un'idea di un nuovo sistema di trasporto

L'Ente Ravenna torna da lunedì "zona gialla": affronta le restrizioni delle ultime settimane
Accanto al motore di ricerca di Google: il nuovo motore di ricerca di Google
Quanto è grande il mondo? (Foto: l'artista di Ravenna) il quarto giorno della vita

Il progettoll punto

Porto, un' isola di fronte al Carrione e una diga foranea contro l' erosione

Pubblichiamo l' elaborato dello studio Sa+a: le idee di base sono anche quelle indicate nel documento strategico/ Documento di pianificazione approvato nel 2019

M.B.

Carrara. Un ampliamento limitato solo a nord della foce del Carrione e una novità: un' isola - oasi naturalistica, proprio di fronte e di fianco alla foce del Carrione stesso, con una duplice funzione, quella di rendere fruibile ai cittadini una grande area verde, ma anche e soprattutto di spezzare la forza del moto ondoso, e di evitare così al massimo il rischio esondazioni. Il Carrione, proprio per il suo regime torrentizio, è potenzialmente pericoloso nei momenti di piogge intense e prolungate, unite magari allo scioglimento delle nevi (anche se le alluvioni più disastrose degli ultimi venti anni sono state a settembre e novembre) e unito anche a venti forti (scirocco e mezzogiorno 165°/180°) che spingono le onde del mare in senso contrario e frenano il deflusso delle acque. L' isola spezzerebbe la forza del mare, e favorirebbe il defluire delle acque del torrente, portandone di fatto la vera foce più avanti. In attesa di conoscere le tavole definitive preparate dall' **Autorità di sistema** sul nuovo scalo, in ogni caso con i progetti e le indicazioni presenti nel Documento di pianificazione strategica, non si potrà prescindere dal rendere la foce del Carrione un po' "costretta" sul lato nord, come già è ora almeno in

parte dalla presenza del piazzale Città di Massa. Il progetto che pubblichiamo in anteprima è quello preparato dallo studio SA+A degli Architetti Marco Andreoni e Davide Marchi. Un progetto che nasce dopo studi approfonditi, anche sul campo - una serie di indagini e sopralluoghi in sito per studiare l' altezza dei fondali di fronte alla diga foranea e per valutare le correnti - e dopo la visione di foto storiche straordinarie, le immagini degli aerei di ricognizione americani scattate dall' alto prima di andare a bombardare le postazioni tedesche abbarbicate sui promontori spezzini. Foto che mostrano la linea di costa e che consentono di valutare l' impatto dell' erosione negli anni. La conclusione a cui giunge l' architetto Andreoni è che la causa principale dell' erosione è il mancato apporto di sabbia dal Magra e dal Serchio, sfruttati per decenni per assecondare il boom edilizio delle nostre aree. Per quanto riguarda il porto, l' attuale "canale d' ingresso" necessita di dragaggio per raggiungere la batimetria di -13 metri, e quindi modifica la conformazione del fondale all' imboccatura del porto, il che di fatto impedisce alla sabbia di proseguire il cammino verso Marina di Massa; tale criticità potrebbe essere superata con un allungamento di circa trecento metri complessivi della diga foranea con il raggiungimento della batimetria di -13 metri tale da non ritenere più necessario nessun dragaggio e nessuna modifica del fondale. La tesi è che così facendo si eviterebbe alla creazione del "canyon" sottomarino che funge da recettore della sabbia in transito lungo la diga foranea. Il progetto prevede quindi - come indicato dal documento strategico dell' **Autorità di sistema** - lo sviluppo della parte turistica a ponente, con un vero porto turistico, una banchina per l' attracco delle navi da crociera, e una banchina attrezzata per un vero mercato del pesce, e il commerciale a levante. Con la profondità del porto di fronte all' attuale Città di Massa e il dragaggio, il passaggio della sabbia da ponente verso il litorale di Marina di Massa, sarebbe quindi favorito dalla conformazione della diga foranea (soffolta). In sostanza, la sabbia non andrebbe più a colmare il "canale d' ingresso" come avviene oggi ma in buona parte proseguirebbe il cammino verso sud. Una proposta, quella dello studio Sa+a, che il professionista mette





Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

le valutazioni del caso, ed è in linea con quanto si conosce del Documento di pianificazione. L' oasi di fronte al Carrione è sicuramente la novità più significativa: sarebbe realizzata con milioni di tonnellate di terre recuperate alle cave, dove spesso ora rimangono ferme, e potrebbe essere declinata con percorsi fitness, punti ristoro, giochi per bambini, insomma, un parco sul mare, un' isola che oggi non c' è ma che servirebbe, oltre alla funzione mitigatrice delle correnti marine, anche come ulteriore attrattiva turistica. M.B. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La segnalazione

Il chimico Chiappuella: troppe polveri e l' inquinamento sale

R.M.

Carrara. «Nelle varie interviste rilasciate alla stampa il nuovo presidente dell' **Autorità portuale** di **sistema** del Mar Ligure Orientale, comprendente i porti de La Spezia e di Marina di Carrara, ha confermato più volte la propria vocazione "green", improntata al massimo rispetto per la tutela dell' ambiente all' interno di entrambi gli scali. Peccato, però, che, ad oggi, nel porto di Carrara continuino ad essere caricati granulati e polveri ultrasottili di marmo, simili al talco e non insacchettati, la cui movimentazione rilascia in atmosfera enormi quantità di polveri». La segnalazione è di Giuseppe Chiappuella, chimico industriale. Aggiunge inoltre: «Il trasbordo verso le stive dei minerali in questione avviene sul molo di ponente. Le nuvole di polvere vanno ad aggiungersi all' inquinamento provocato dai gas di scarico delle centinaia di camion in transito nell' area **portuale**, nonché delle navi che, nella fase di stazionamento in porto, per motivi di sicurezza, non spengono mai i motori. Le sostanze, trasportate dagli autocarri, vengono accumulate sulle banchine e, già durante l' operazione di scarico, si formano ampie folate di polvere. In seguito - prosegue nella sua ricostruzione -, utilizzando gru munite di gigantesche benne, il materiale in polvere viene prelevato dai cumuli ammassati sulla banchina ed introdotto nelle stive delle imbarcazioni, causando enormi bombe di polvere, che vengono trasportate dalle brezze marine verso il centro abitato di Marina di Carrara ed anche oltre. Per avere un' idea del disagio dovuto a tale situazione, basta osservare la notevole quantità di polvere che, quotidianamente, si deposita sui terrazzi e le finestre dei palazzi più vicini al porto, come quelli che si trovano in Via Fiorillo. Possibile - si chiede infine - che sia la Capitaneria di Porto che gli enti preposti a tutelare la salute dei cittadini non si siano mai accorti di nulla e non intervengano per porre fine a questo autentico scempio ambientale?», conclude Giuseppe Chiappuella. R.M. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

dati ufficiosi sui traffici

Porto, contenitori giù del 9% nell' anno dell' emergenza

Livorno se la cava un po' meglio di Genova (meno 10%) e La Spezia (meno 15%) ma Trieste quasi non risente del contraccolpo sugli scambi internazionali

LIVORNO. Ancora i dati sui traffici container non sono ufficiali ma nel 2020 contrassegnato dal Covid il porto di Livorno ce l' avrebbe fatta a limitare le perdite. Certo, se venisse confermato l' arretramento del 9,3% (con una movimentazione complessiva di 716mila teu) non sarebbe poca cosa ma dobbiamo raffrontare la percentuale all' eccezionalità della situazione che ha travolto l' economia mondiale. Semmi c' è da capire cosa accadrà adesso nei primi tre mesi di quest' anno per intuire se l' economia si rimette pian piano in piedi o se in estate si è illusa e ha immagazzinato scorte tali che freneranno la ripartenza. Resta il fatto che la diminuzione di oltre 70mila teu è pur sempre al di sotto dello standard di quello che è accaduto a Genova (che passano da 2,6 a 2,3 milioni di teu ha lasciato per strada il 10,5% del proprio traffico conteintori), se l' è vista anche peggio La Spezia (se i dati ufficiosi trovassero conferma avrebbe perso il 15,4%). Anche Venezia ha messo a segno un arretramento di quasi undici punti percentuali mentre a Ravenna il calo oltrepassa la soglia del 17%. Non su tutte le banchine la musica è questa: ad esempio, Trieste - che insieme a Genova sta diventando l' altra "capitale" della portualità made in Italy - perde meno del due per cento, Napoli cede poco più di cinque punti percentuali. Guardando poi ai singoli terminal, sempre sulla base di dati in attesa di riscontro definitivo vale la pena di segnalare che a Livorno crescere del 6,7% il terminal Lorenzini raggiungendo quota 241mila teu) mentre cala di venti punti il terminal Tdt (che ha movimentato 445mila teu). Fra i grandi terminal nazionali, riparte Mct Gioia Tauro (più 26,6%), giù Psa a Genova (meno 13,5%), giù Lsct a La Spezia (meno 17,8%), invece Tmt Trieste chiude in pari. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Tirreno

Livorno

lavori

Più luce sulle banchine L' Authority sostituisce quattro torri-faro

LIVORNO. Una piccola notizia che però ha un impatto tutt' altro che trascurabile sotto il profilo della sicurezza, che si tratti di quella dei lavoratori così come quella relativa ai beni delle imprese: l' Authority guidata da Stefano Corsini ha deciso di «sostituire le torri faro del porto di Livorno» perché non sono «più in grado di garantire i coefficienti di sicurezza richiesti dalle normative attuali». Da Palazzo Rosciano si sottolinea che «dopo aver parzialmente rinnovato, nel 2019, le vecchie strutture di illuminazione, sostituendone cinque», viene completato il piano di rinnovo degli impianti: la Sbm Lavori Portuali si è aggiudicata lavori per complessivi di 130 mila euro relativamente alla sostituzione di altre quattro torri faro. Ci vorranno quattro mesi, precisano dal quartier generale dell' istituzione portuale: occorre modificare le linee di alimentazione esistenti, bisogna demolire gli attuali plinti e costruire le nuove fondazioni. «Le nuove torri faro avranno un' altezza di 25 metri», segnala l' Authority. -

Porto, contenitori giù del 9% nell'anno dell'emergenza
Livorno tra la china per i magli di ferro (meno 10%) e La Spezia (meno 25%) ma Trieste quasi no niente dei container su gli scanti internazionali

Più luce sulle banchine L' Authority sostituisce quattro torri-faro
L' Authority portuale di Livorno ha deciso di sostituire quattro torri-faro del porto per motivi di sicurezza. Le nuove torri faro avranno un' altezza di 25 metri e saranno dotate di illuminazione a LED. I lavori sono stati aggiudicati dalla Sbm Lavori Portuali per complessivi 130 mila euro. La sostituzione delle torri faro è parte di un piano di rinnovo degli impianti di illuminazione del porto, che include anche la sostituzione di altre quattro torri faro.

Tribunale di Livorno Vendite giudiziarie
Il Tribunale di Livorno ha pubblicato un bando di vendita giudiziarie di beni mobili e immobili. Le vendite saranno effettuate in più lotti e interessano diverse categorie di beni, tra cui immobili, veicoli, e beni di valore artistico. Per informazioni e partecipare alle vendite, è necessario rivolgersi al cancelliere del Tribunale.

Porti: Livorno, nuove torri faro in scalo toscano

Saranno sostituite 4 strutture illuminazione

(ANSA) - **LIVORNO**, 05 FEB - Nuove torri faro nel **porto** di **Livorno**. L'AdSp del Mar Tirreno Settentrionale si appresta a sostituirle, perché non più in grado di garantire i coefficienti di sicurezza richiesti dalle normative attuali. Le nuove torri faro avranno un' altezza di 25 metri. Dopo aver parzialmente rinnovato, nel 2019, le vecchie strutture di illuminazione, sostituendone cinque, l' autorità portuale livornese completa il piano di rinnovo degli impianti affidando alla Sbm Lavori Portuali, aggiudicataria dei lavori per un valore complessivo di 130 mila euro, l' intervento di sostituzione di ulteriori quattro torri faro. I lavori si completeranno in due mesi dalla data di consegna della commessa. Le attività principali consistono nella modifica e adattamento delle linee di alimentazione esistenti e nelle attività di movimento terra ed edili per la demolizione degli attuali plinti e la realizzazione delle nuove fondazioni. (ANSA).



Informazioni Marittime

Livorno

Porto di Livorno sostituirà quattro torri faro

Non più adatte a garantire pienamente la sicurezza, l'Adsp si avvia a completare il piano di rinnovo degli impianti di illuminazione con un intervento di 130 mila euro

L'Autorità di sistema portuale del Tirreno Settentrionale si appresta a sostituire le torri faro del **porto** di **Livorno**, non più in grado di garantire pienamente la sicurezza sulla base delle norme in materia. Dopo aver parzialmente rinnovato, nel 2019, le vecchie strutture di illuminazione, sostituendone cinque, l'ente completa il piano di rinnovo degli impianti affidando alla S.b.M. Lavori Portuali, aggiudicataria dei lavori per un valore complessivo di 130 mila euro, l'intervento di sostituzione di ulteriori quattro torri faro. I lavori si completeranno in 120 giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna della commessa. Le attività principali consistono nella modifica e adattamento delle linee di alimentazione esistenti e nelle attività di movimento terra ed edili per la demolizione degli attuali plinti e la realizzazione delle nuove fondazioni. Le nuove torri faro avranno un'altezza di 25 metri. - credito immagine in alto.



Nuove torri faro al porto di Livorno

Redazione

LIVORNO L'AdSp del Mar Tirreno settentrionale si appresta a sostituire le torri faro del porto di Livorno, non più in grado di garantire i coefficienti di sicurezza richiesti dalle normative attuali. Dopo aver parzialmente rinnovato, nel 2019, le vecchie strutture di illuminazione, sostituendone cinque, l'Ente completa il piano di rinnovo degli impianti affidando alla S.b.M. Lavori Portuali, aggiudicataria dei lavori per un valore complessivo di 130 mila euro, l'intervento di sostituzione di ulteriori quattro torri faro. I lavori si completeranno in 120 giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna della commessa. Le attività principali consistono nella modifica e adattamento delle linee di alimentazione esistenti e nelle attività di movimento terra ed edili per la demolizione degli attuali plinti e la realizzazione delle nuove fondazioni. Le nuove torri per l'illuminazione avranno un'altezza di 25 metri.



The screenshot shows the top of a web page with the header 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADINI DEL MAR TIRRENO'. Below the header is a navigation bar with links: 'MAREMMA', 'LOGISTICA', 'PORTO', 'ALTERNATIVEPORTO'. The main headline is 'Nuove torri faro al porto di Livorno' with a sub-headline 'I lavori si completeranno in 120 giorni'. Below the headline is a photograph of a large construction vessel at a port. To the right of the photo is a vertical list of social media sharing icons. Below the photo is a text block starting with 'LIVORNO - L'Atto del Mar Tirreno settentrionale si appresta a sostituire le torri faro del porto di Livorno, non più in grado di garantire i coefficienti di sicurezza richiesti dalle normative attuali. Dopo aver parzialmente rinnovato, nel 2019, le vecchie strutture di illuminazione, sostituendone cinque, l'Ente completa il piano di rinnovo degli impianti affidando alla S.b.M. Lavori Portuali, aggiudicataria dei lavori per un valore complessivo di 130 mila euro, l'intervento di sostituzione di ulteriori quattro torri faro. I lavori si completeranno in 120 giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna della commessa. Le attività principali consistono nella modifica e adattamento delle linee di alimentazione esistenti e nelle attività di movimento terra ed edili per la demolizione degli attuali plinti e la realizzazione delle nuove fondazioni. Le nuove torri per l'illuminazione avranno un'altezza di 25 metri.' Below the text is a section titled 'ARGOMENTI CORRELATI:' with two links: 'NUOVE TORRI FARO AL PORTO DI LIVORNO' and 'NUOVE TORRI FARO AL PORTO DI LIVORNO'.

Nuove torri faro per Livorno

di Redazione Port News

L' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale si appresta a sostituire le torri faro del porto di Livorno, non più in grado di garantire i coefficienti di sicurezza richiesti dalle normative attuali. Dopo aver parzialmente rinnovato, nel 2019, le vecchie strutture di illuminazione, sostituendone cinque, l' Ente completa il piano di rinnovo degli impianti affidando alla S.b.M. Lavori Portuali, aggiudicataria dei lavori per un valore complessivo di 130 mila euro, l' intervento di sostituzione di ulteriori quattro torri faro. I lavori si completeranno in 120 giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna della commessa. Le attività principali consistono nella modifica e adattamento delle linee di alimentazione esistenti e nelle attività di movimento terra ed edili per la demolizione degli attuali plinti e la realizzazione delle nuove fondazioni. Le nuove torri faro avranno un' altezza di 25 metri.

Focus Interventi Interviste News I Video Osservatorio Europeo    

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
 DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CARALI

5 Febbraio 2021 — News
Intervento di modernizzazione
Nuove torri faro per Livorno
 di Redazione Port News

quattro torri faro.
 I lavori si completeranno in 120 giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna della commessa. Le attività principali consistono nella modifica e adattamento delle linee di alimentazione esistenti e nelle attività di movimento terra ed edili per la demolizione degli attuali plinti e la realizzazione delle nuove fondazioni. Le nuove torri faro avranno un' altezza di 25 metri.

Dopo aver parzialmente rinnovato, nel 2019, le vecchie strutture di illuminazione, sostituendone cinque, l'Ente completa il piano di rinnovo degli impianti affidando alla S.b.M. Lavori Portuali, aggiudicataria dei lavori per un valore complessivo di 130 mila euro, l'intervento di sostituzione di ulteriori

tema
 Ambiente                                

Livorno, Bonciani: "Garantire il lavoro del porto e la tenuta sociale della città"

LIVORNO - Il lavoro di qualità come obiettivo centrale dello sviluppo del porto di Livorno e della catena logistica integrata nel perdurare della crisi che ha colpito il settore logistico e portuale - è il tema di cruciale all'attenzione dell'amministrazione comunale di Livorno. L'assessora al porto, Barbara Bonciani, in un intervento, che pubblichiamo di seguito, auspica ad un percorso congiunto di comunità città -porto, condiviso da istituzioni portuali, cluster marittimo e organizzazioni sindacali per definire le strategie di medio lungo periodo capaci di garantire il lavoro e mantenere la tenuta sociale della città. Scrive l'assessora Bonciani: « In un momento storico come quello che ci troviamo a vivere, caratterizzato da una crisi sanitaria ed economica che sta creando effetti importanti sull'economia e il lavoro, sia portuale, sia legato alla catena logistica integrata, la città e il porto (istituzioni portuali, cluster e organizzazioni sindacali) devono unirsi e fare comunità al fine di definire strategie di medio lungo periodo capaci di garantire il lavoro e mantenere la tenuta sociale della città. Anche notizie di stampa sottolinea Bonciani - evidenziano situazioni di precarietà e carenza di dignità del lavoro che non possono essere accettate dalla città-porto di Livorno, ma che necessitano di essere affrontate in un quadro conoscitivo completo e in chiave futura, vale a dire guardando alle opportunità di investimento che verranno introdotte dalle infrastrutture a mare e a terra (Darsena Europa e collegamenti ferroviari) . Soprattutto, la questione lavoro dovrà essere affrontata con quel senso di responsabilità che caratterizza le comunità portuali. Il perdurare della crisi che ha colpito il settore logistico e portuale incide in modo determinante sul lavoro; ciò considerando il calo dei traffici portuali, che se pur in parte ripreso da settembre scorso, registra valori inferiori di circa il 20% rispetto all'anno precedente. Le aziende del settore portuale e logistico hanno dovuto far ricorso a strumenti di smart working e ad ammortizzatori sociali, poiché la crisi del manifatturiero, con il lock down e le gravi difficoltà incontrate via via dai più importanti Paesi esteri, storici partners commerciali per l'Italia, sono andate a incidere su di una situazione già complessa dell'offerta del porto di Livorno, specie in campo liner. Situazione più volte rappresentata dalle associazioni di categoria , nelle varie Cabine città-porto attivate dall'Amministrazione comunale, caratterizzata dalla perdita di importanti servizi di linea su aree di riferimento per gli scambi con l'estero, per i noti limiti infrastrutturali del porto di Livorno. A fronte di ciò, il momento attuale assume una valenza anche fortemente positiva e di grande attesa per la città di Livorno. Questo, grazie ai fondi aggiuntivi del MIT sulla Darsena Europa e al commissariamento dell'opera che inciderà, in termini di semplificazione e di tempi sulla realizzazione. A fronte di questo scenario - specifica l'assessora Bonciani - risulta necessario riattivare un percorso congiunto di comunità che guardi all'immediato, per quanto riguarda la gestione dell'emergenza, ma che sappia portare con sé una visione futura. Nelle varie Cabine di regia città-porto che si sono succedute da aprile 2019 ad oggi, la questione del lavoro ha avuto un rilievo centrale, compresa quella afferente al lavoro portuale, con la richiesta ad **Adsp** MTS di definire e approvare quel Piano dell'Organico del porto (approvato a dicembre 2019) che costituisce lo strumento innovativo, con cui la legge di riforma dei porti, ha voluto dare particolare attenzione proprio al lavoro portuale. Con questo strumento, il legislatore ha voluto infatti porre attenzione alle problematiche e alle possibili crisi in materia di lavoro portuale, introducendo uno strumento capace di dare flessibilità e sicurezza ai lavoratori, ma anche di migliorare la loro professionalità, garantendo un futuro dignitoso e di qualità. Il lavoro di qualità come obiettivo centrale dello sviluppo del porto e della catena logistica integrata - Questo



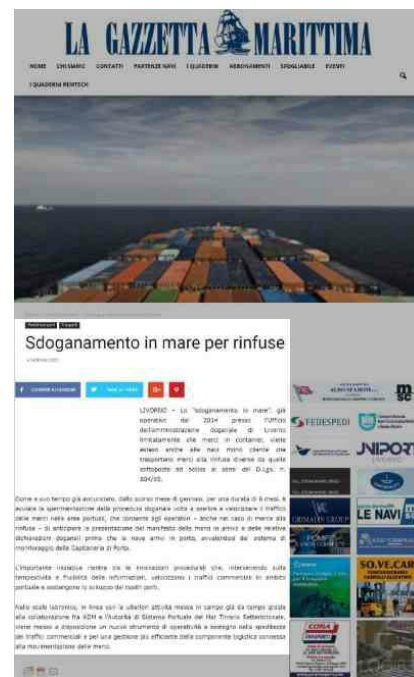
Corriere Marittimo

Livorno

l'obiettivo annunciato dall'amministrazione comunale di Livorno, l'assessora al porto, Barbara Bonciani ha sottolineato che è "sulla qualità del lavoro sarebbe doveroso concentrarsi, anche guardando al futuro, ai processi di semi-automazione che interesseranno la Darsena Europa e in generale a quelli afferenti all'innovazione e trasferimento tecnologico, da attivare a supporto della catena logistica integrata al porto. In altre parole, il momento attuale non può che spingerci a fare comunità con una visione futura del porto, della città e della logistica che sappia creare nuova occupazione, riqualificare le professioni di oggi per domani e fornire nuove opportunità alle generazioni che verranno. Su questo, l'Amministrazione comunale continuerà a svolgere un ruolo attivo a difesa e sostegno della tenuta sociale della città e dello sviluppo del sistema città-porto-retroporto, in sinergia e a supporto delle istituzioni portuali e degli stakeholder. La recente presentazione da parte del Sindaco Luca Salvetti del piano Recovery plan di Livorno che comprende anche alcuni progetti nel campo della ricerca e dell'innovazione applicata alla logistica, nell'ottica di attrazione di investimenti privati e di attivazione di sinergie pubblico-privato nel trasferimento di tecnologie orientate al futuro della portualità e della logistica, costituisce parte centrale di questo percorso.

Sdoganamento in mare per rinfuse

LIVORNO Lo sdoganamento in mare, già operativo dal 2014 presso l'Ufficio dell'amministrazione doganale di Livorno limitatamente alle merci in container, viene esteso anche alle navi mono cliente che trasportano merci alla rinfusa diverse da quelle sottoposte ad accisa ai sensi del D.Lgs. n. 504/95. Come a suo tempo già annunciato, dallo scorso mese di gennaio, per una durata di 6 mesi, è 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'importante 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. Nello scalo labronico, in linea con le ulteriori attività messe in campo già da tempo grazie alla collaborazione fra ADM e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, viene messo a disposizione un nuovo strumento di operatività a sostegno della speditezza dei traffici commerciali e per una gestione più efficiente della componente logistica connessa alla movimentazione delle merci.



Bertini: Verso una visione di sistema porto-interporto

Scavalco, piano industriale e progetti futuri dopo acquisizione capitale AdSp

Redazione

LIVORNO Claudio Bertini, responsabile tecnico dell'Interporto Vespucci augura finalmente, dopo l'acquisizione del 30% del capitale della società da parte dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, una visione di sistema tra porto e interporto, così come deve essere, aggiunge. Cosa che si può concretizzare anche con lo scavalco che unirà i due nodi, che dovrebbe essere pronto, secondo le stime di Rfi, tra circa due anni, due anni e mezzo. Con il piano industriale da 12 milioni di euro presentato poche settimane fa, l'Interporto Vespucci guarda al futuro con il Cold village, un magazzino di stoccaggio merci surgelate pronto a Giugno, il Truck village con parcheggi e nuovi servizi e il progetto della Pharma Valley: È un percorso importante che va avanti, ma che richiede i suoi tempi e che porterà ad un ulteriore incremento occupazionale di 150-180 persone conclude Bertini.



Toscana chiede 'Corridoio Tirrenico' tra opere decreto semplificazioni

Dichiarazione dell' Assessore Baccelli Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. La Toscana richiede l' inserimento del 'Corridoio Tirrenico' tra le opere finanziate e dotate di Commissario nel DPCM attuativo della legge 120 del 2020, legge semplificazioni. In occasione dell' audizione presso le Commissioni riunite, infrastrutture ed ambiente, della Camera dei deputati, cui ha partecipato, su mandato del Presidente della Toscana Eugenio Giani, l' Assessore regionale alle infrastrutture, mobilità e territorio, Stefano Baccelli, le Regioni hanno presentato un documento unitario che propone il loro coinvolgimento nella scelta delle opere e degli interventi da inserire nel DPCM ex legge 120 del 2020, legge semplificazioni, cui è demandato il compito di individuare gli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento, siano esse opere stradali come ferroviarie. Si richiede in particolare di definire con chiarezza il quadro economico degli interventi, una volta selezionati, di condividere la scelta dei Commissari e di prevedere per gli stessi prerogative effettivamente semplificatorie e acceleratorie degli interventi da realizzare. Nell' occasione l' Assessore Baccelli è intervenuto in audizione sostenendo la

posizione comune delle Regioni ed esplicitando come episodio paradigmatico del mancato coinvolgimento preventivo la vicenda 'Corridoio Tirrenico', opera strategica di livello nazionale, quanto regionale, su cui ormai da tempo si registra in Toscana una totale condivisione di tutti gli enti rappresentativi, sia territoriali che regionali e governativi. Spiega Baccelli: Sono state inserite nello schema di DPCM opere di rilevanza strategica che si caratterizzano per un elevato grado di complessità progettuale, particolare difficoltà attuativa, complessità delle procedure tecnico-amministrative e grande impatto sul tessuto socioeconomico. Il completamento del 'Corridoio Tirrenico' presenta senza dubbio tutte queste caratteristiche e può a pieno titolo essere inserito tra le grandi infrastrutture per le quali si rende necessaria la nomina di un Commissario o di una struttura commissariale, con l' obiettivo di velocizzare gli iter ed arrivare presto alla realizzazione dell' opera. Per tutti questi motivi la Regione Toscana, come già affermato con forza dal nostro Presidente Eugenio Giani, richiede l' inserimento del 'Corridoio Tirrenico' tra le infrastrutture strategiche a livello nazionale per le quali lo schema di DPCM oggetto di parere alla Camera dei Deputati preveda il finanziamento con l' indicazione degli importi economici necessari e la nomina di un Commissario con effettivi poteri decisori ed acceleratori della sua realizzazione. Aggiunge Baccelli: Se i ritardi nel passaggio di competenza tra SAT ed ANAS possono aver rappresentato un elemento dilatorio alla nomina del Commissario ed alla previsione degli investimenti necessari la Regione ha richiesto anche alle Commissioni Riunite Infrastrutture ed Ambiente della Camera dei Deputati di risolvere questa situazione inserendo l' opera, gli investimenti ed il commissario nel DPCM da emanare, in modo che anche la Toscana costiera possa finalmente esser dotata di una strada di grande comunicazione a quattro corsie, adeguata a sostenere le esigenze della popolazione e delle imprese, colmando una lacuna che da troppo tempo pesa sulla mobilità e sull' economia di quell' area. Se questi Commissariamenti saranno la via per velocizzare la realizzazione di grandi infrastrutture italiane rimaste stagnanti, il Corridoio Tirrenico deve assolutamente entrare a far parte di quell' elenco. Tra le 58 opere ad oggi contemplate nello schema di DPCM, per un valore complessivo di 66 miliardi di euro, sono presenti tre infrastrutture che vertono sul territorio toscano: - la realizzazione della Darsena Europa a Livorno, con le opere foranee di protezione e la nuova imboccatura **portuale**, l' approfondimento dei fondali e la realizzazione del terminal contenitori, costo 860 mln,



finanziamenti 560 mln di cui 250 messi a disposizione dalla Regione Toscana e 60 dall' **Autorità di sistema portuale**.
Indicato



Expartibus

Livorno

come Commissario straordinario Luciano Guerrieri, Presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale. - il completamento della E78 Grosseto-Fano, nota anche come 'Due mari', collegamento trasversale tra il Corridoio tirrenico e quello adriatico, inserito tra le reti strategiche di interesse nazionale e comunitario e nella rete transeuropea di trasporto TEN-T. Il tracciato si inizia dalla via Aurelia a Grosseto e si conclude al casello di Fano nelle Marche lungo la A14 Adriatica. La lunghezza complessiva del collegamento è di circa 270 km, di cui circa il 65% in Toscana, il 30% nelle Marche e il 5% in Umbria. In Toscana il tracciato è diviso in vari lotti, alcuni dei quali già completati. Indicato come Commissario straordinario Massimo Simonini, amministratore delegato di ANAS. - il completamento del raddoppio Pontremolese, con raddoppio ferroviario fra Parma e Vico Fertile, in Emilia Romagna, che interessa la Toscana nel tratto Berceto - Pontremoli - Chiesaccia. Indicato come Commissario straordinario Mariano Cocchetti, RFI - Referente di progetto Terzo valico dei Giovi e Nodo di Genova Direzione investimenti.

Regione Toscana

Livorno

Corridoio Tirrenico: la Toscana chiede inserimento tra opere del decreto semplificazioni - Toscana Notizie

La Toscana richiede l'inserimento del 'Corridoio Tirrenico' tra le opere finanziate e dotate di Commissario nel DPCM attuativo della legge 120 del 2020 (legge semplificazioni). In occasione dell'audizione presso le Commissioni riunite, infrastrutture ed ambiente, della Camera dei deputati, cui ha partecipato, su mandato del presidente della Toscana Eugenio Giani, l'assessore regionale alle infrastrutture, mobilità e territorio, Stefano Baccelli, le Regioni hanno presentato un documento unitario che propone il loro coinvolgimento nella scelta delle opere e degli interventi da inserire nel DPCM ex legge 120 del 2020 (legge semplificazioni), cui è demandato il compito di individuare gli interventi infrastrutturali sottoposti a commissariamento, siano esse opere stradali come ferroviarie. Si richiede in particolare di definire con chiarezza il quadro economico degli interventi, una volta selezionati, di condividere la scelta dei Commissari e di prevedere per gli stessi prerogative effettivamente semplificatorie e acceleratorie degli interventi da realizzare. Nell'occasione l'assessore Baccelli è intervenuto in audizione sostenendo la posizione comune delle Regioni ed esplicitando come episodio paradigmatico del mancato coinvolgimento preventivo la vicenda 'Corridoio Tirrenico', opera strategica di livello nazionale, quanto regionale, su cui ormai da tempo si registra in Toscana una totale condivisione di tutti gli enti rappresentativi, sia territoriali che regionali e governativi. 'Sono state inserite nello schema di DPCM - spiega Baccelli - opere di rilevanza strategica che si caratterizzano per un elevato grado di complessità progettuale, particolare difficoltà attuativa, complessità delle procedure tecnico-amministrative e grande impatto sul tessuto socioeconomico. Il completamento del 'Corridoio Tirrenico' presenta senza dubbio tutte queste caratteristiche e può a pieno titolo essere inserito tra le grandi infrastrutture per le quali si rende necessaria la nomina di un Commissario o di una struttura commissariale, con l'obiettivo di velocizzare gli iter ed arrivare presto alla realizzazione dell'opera'. 'Per tutti questi motivi la Regione Toscana, come già affermato con forza dal nostro presidente Eugenio Giani, richiede l'inserimento del 'Corridoio Tirrenico' tra le infrastrutture strategiche a livello nazionale per le quali lo schema di DPCM oggetto di parere alla Camera dei Deputati preveda il finanziamento con l'indicazione degli importi economici necessari e la nomina di un Commissario con effettivi poteri decisori ed acceleratori della sua realizzazione.' 'Se i ritardi nel passaggio di competenza tra SAT ed ANAS possono aver rappresentato un elemento dilatorio alla nomina del Commissario ed alla previsione degli investimenti necessari - aggiunge Baccelli - la Regione ha richiesto anche alle Commissioni Riunite Infrastrutture ed Ambiente della Camera dei Deputati di risolvere questa situazione inserendo l'opera, gli investimenti ed il commissario nel DPCM da emanare, in modo che anche la Toscana costiera possa finalmente esser dotata di una strada di grande comunicazione a quattro corsie, adeguata a sostenere le esigenze della popolazione e delle imprese, colmando una lacuna che da troppo tempo pesa sulla mobilità e sull'economia di quell'area. Se questi Commissariamenti saranno la via per velocizzare la realizzazione di grandi infrastrutture italiane rimaste stagnanti, il Corridoio Tirrenico deve assolutamente entrare a far parte di quell'elenco'. Tra le 58 opere ad oggi contemplate nello schema di DPCM (per un valore complessivo di 66 miliardi di euro) sono presenti tre infrastrutture che vertono sul territorio toscano: - la realizzazione della Darsena Europa a Livorno, con le opere foranee di protezione e la nuova imboccatura portuale, l'approfondimento dei fondali e la realizzazione del



Corridoio Tirrenico: la Toscana chiede inserimento tra opere del decreto semplificazioni



La Toscana richiede l'inserimento del "Corridoio Tirrenico" tra le opere finanziate e dotate di Commissario nel DPCM attuativo della legge 120 del 2020 (legge semplificazioni).

In occasione dell'audizione presso le Commissioni riunite, Infrastrutture ed ambiente, della Camera dei deputati, cui ha partecipato, su mandato del presidente della Toscana Eugenio Giani, l'assessore regionale alle infrastrutture, mobilità e territorio, Stefano Baccelli, le Regioni hanno

presentato un documento unitario che propone il loro coinvolgimento nella scelta delle opere e degli interventi da inserire nel DPCM ex legge 120 del 2020 (legge semplificazioni).

terminal contenitori (costo 860 mln, finanziamenti 560 mln di cui 250 messi a disposizione dalla Regione Toscana e 60 dall' **Autorità di sistema portuale**). Indicato come Commissario straordinario Luciano Guerrieri, presidente dell' **Autorità di sistema portuale**



Regione Toscana

Livorno

del **Mar Tirreno settentrionale**. - il completamento della E78 Grosseto-Fano, nota anche come 'Due mari', collegamento trasversale tra il Corridoio tirrenico e quello adriatico, inserito tra le reti strategiche di interesse nazionale e comunitario e nella rete transeuropea di trasporto TEN-T. Il tracciato si inizia dalla Via Aurelia a Grosseto e si conclude al casello di Fano nelle Marche lungo la A14 Adriatica. La lunghezza complessiva del collegamento è di circa 270 km, di cui circa il 65% in Toscana, il 30% nelle Marche e il 5% in Umbria. In Toscana il tracciato è diviso in vari lotti, alcuni dei quali già completati. Indicato come Commissario straordinario Massimo Simonini, amministratore delegato di Anas. - il completamento del raddoppio Pontremolese, con raddoppio ferroviario fra Parma e Vico Fertile, in Emilia Romagna, che interessa la Toscana nel tratto Berceto - Pontremoli - Chiesaccia. Indicato come Commissario straordinario Mariano Cocchetti (RFI - Referente di progetto Terzo valico dei Giovi e Nodo di Genova Direzione investimenti).

Il Tirreno

Livorno

STEFANO CORSINI

«Nel 2019 avremo i tubi Eni spostati nel microtunnel».

«Nel 2019 avremo i tubi Eni spostati nel microtunnel». Era il novembre 2017 e Stefano Corsini era arrivato da poco al timone dell' Authority dei porti di Livorno e Piombino. Il microtunnel non è un appaltuccio: dopo il trasloco dei tubi si potrà allargare il canale all' area-clou del **porto** labronico, dunque è considerato il tassello-chiave per gestire la transizione prima di arrivare alla Darsena Europa. È un progetto che Corsini ha ereditato e non si può dire che l' abbia trascurato: ha fatto lì il primo sopralluogo appena nominato presidente. Ma ha ceduto uno dei pozzi e tutto si è bloccato. Finalmente il cantiere è ripartito: ma ora la data per vedere i tubi spostati si andrà alla metà del prossimo anno. Speriamo.



La flotta del Gruppo Grimaldi raddoppia i collegamenti tra Ancona e la Grecia

Quattro navi, rispetto alle due attuali, collegheranno i due Paesi con partenze pomeridiane e serali. L'ad della società: "Un segnale di fiducia ai passeggeri"

Dalle prossime settimane, l'attuale collegamento giornaliero **Ancona-Igoumenitsa**-Patrasso operato dalle navi del Gruppo Grimaldi verrà ulteriormente potenziato con un servizio dal **porto** dorico dedicato ad Igoumenitsa ed un altro a Patrasso. Le navi impiegate diventeranno ben quattro -il doppio di quelle operate finora- garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell' Adriatico. Due navi saranno dedicate al collegamento **Ancona**-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo nel **porto** di destino dopo 22 ore circa. Le unità operative su questa linea saranno le Europa Palace (ex Cruise Olbia) e Cruise Bonaria , quest' ultima sostituita dalla Zeus Palace alla fine di marzo. Il cruise ferry Europa Palace è lungo 204 metri e può raggiungere la velocità di crociera di 25 nodi. La nave può ospitare 1.600 passeggeri e 270 auto, nonché 135 trailer. La Zeus Palace , lunga 211 metri e capace di raggiungere una velocità di crociera di 25 nodi, può trasportare invece 1.380 passeggeri, 100 auto e circa 120 trailer. Anche sulla linea giornaliera **Ancona-Igoumenitsa** saranno impiegate due navi, precisamente la Florencia e la Corfù

, che garantiranno partenze da **Ancona** alle ore 19:30 con arrivo a Patrasso il giorno dopo alle ore 17:00, mentre la partenza dalla Grecia sarà alle ore 21:30 con arrivo al **porto** dorico il giorno dopo, sempre alle ore 17:00. Sia la Florencia che la Corfù sono lunghe 186 metri, possono raggiungere una velocità di 23 nodi ed accogliere a bordo circa 950 passeggeri, nonché 160 auto e circa 135 trailer. Tutte le navi che saranno impiegate sui collegamenti tra il **porto** di **Ancona** e la Grecia battono bandiera italiana. A disposizione dei viaggiatori ci sono cabine di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A rendere piacevole il viaggio contribuiscono anche i diversi servizi offerti a bordo, che possono includere, a seconda della nave, ristoranti self-service e à la carte, caffetterie, aree attrezzate per bambini, negozi, sala videogiochi, piscina, discoteca. " Scommettere sul **porto** di **Ancona**, raddoppiando le linee, è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo da parte dell' Autorità Portuale in sinergia con le istituzioni del sistema **porto** e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia", ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. " Il potenziamento dei collegamenti con la Grecia è un segnale importante per il settore traghetti, da sempre vocazione strategica per **Ancona**, che conferma il ruolo del **porto** come snodo determinante per collegare i mercati nord e centro europei con il Mediterraneo sud orientale e dell' essere hub principale dei collegamenti marittimi passeggeri della Macroregione Adriatico Ionica. Continueremo a lavorare per essere punto di riferimento centrale per lo sviluppo e l' occupazione per tutte le Marche e il centro Italia ". " Grazie all' impiego di due navi in più, dalle prossime settimane saremo in grado di offrire partenze più frequenti ed una maggiore capacità ai nostri clienti che viaggiano o trasportano merci tra l' Italia e la Grecia ", ha a sua volta sottolineato Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo partenopeo. " Amplieremo, così, l' offerta di servizi dedicati alle aziende di trasporto, lanciando al tempo stesso un ulteriore segnale di fiducia ai passeggeri che nei prossimi



mesi, ed in particolare nella prossima stagione estiva, riprenderanno a viaggiare a bordo delle nostre navi verso le più belle mete del Mediterraneo ". Oltre alle linee **Ancona**-Igoumenitsa



Affari Italiani

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ed **Ancona**-Patrasso, il Gruppo Grimaldi offre anche un collegamento giornaliero per il trasporto di merci e passeggeri tra il **porto** di Brindisi e quello di Igoumenitsa, ed uno esclusivo per merci rotabili sulla linea trisettimanale Venezia-Bari-Patrasso. Dalle prossime settimane, saranno dunque ben sette le navi impiegate dal Gruppo Grimaldi sulle rotte adriatiche tra Italia e Grecia. Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

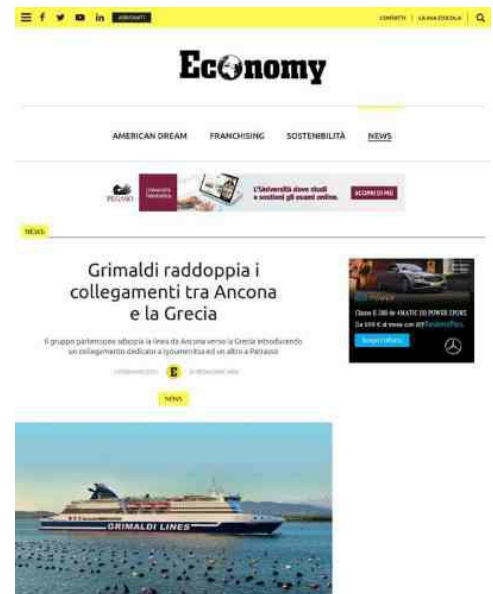
Grimaldi raddoppia i collegamenti tra Ancona e la Grecia

Il gruppo partenopeo sdoppia la linea da Ancona verso la Grecia introducendo un collegamento dedicato a Igoumenitsa ed un altro a Patrasso

di Redazione Web

L'ultima grande novità del Gruppo Grimaldi riguarda i servizi di trasporto di passeggeri e merci tra Italia e Grecia. Dalle prossime settimane, l'attuale collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso operato dalla compagnia partenopea verrà ulteriormente potenziato, con un servizio dal porto dorico dedicato ad Igoumenitsa ed un altro a Patrasso. Le navi impiegate diventeranno ben quattro - il doppio di quelle operate finora - garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell'**Adriatico**. Due navi saranno dedicate al collegamento Ancona-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo nel porto di destino dopo 22 ore circa. Le unità operative su questa linea saranno le Europa Palace (ex Cruise Olbia) e Cruise Bonaria, quest'ultima sostituita dalla Zeus Palace alla fine di marzo. Il cruise ferry Europa Palace è lungo 204 metri e può raggiungere la velocità di crociera di 25 nodi. La nave può ospitare 1.600 passeggeri e 270 auto, nonché 135 trailer. La Zeus Palace, lunga 211 metri e capace di raggiungere una velocità di crociera di 25 nodi, può trasportare invece 1.380 passeggeri, 100 auto e circa 120 trailer.

Anche sulla linea giornaliera Ancona-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, precisamente la Florencia e la Corfù, che garantiranno partenze da Ancona alle ore 19:30 con arrivo a Igoumenitsa il giorno dopo alle ore 17:00, mentre la partenza dalla Grecia sarà alle ore 21:30 con arrivo al porto dorico il giorno dopo, sempre alle ore 17:00. Sia la Florencia che la Corfù sono lunghe 186 metri, possono raggiungere una velocità di 23 nodi ed accogliere a bordo circa 950 passeggeri, nonché 160 auto e circa 135 trailer. Tutte le navi che saranno impiegate sui collegamenti tra il porto di Ancona e la Grecia battono bandiera italiana. A disposizione dei viaggiatori ci sono cabine di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A rendere piacevole il viaggio contribuiscono anche i diversi servizi offerti a bordo, che possono includere, a seconda della nave, ristoranti self-service e à la carte, caffetterie, aree attrezzate per bambini, negozi, sala videogiochi, piscina, discoteca. "Scommettere sul porto di Ancona, raddoppiando le linee, è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del **mare** del continuo lavoro di miglioramento complessivo da parte dell'**Autorità Portuale** in sinergia con le istituzioni del **sistema** porto e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia", ha detto **Rodolfo Giampieri**, Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Centrale**. "Il potenziamento dei collegamenti con la Grecia è un segnale importante per il settore traghetti, da sempre vocazione strategica per Ancona, che conferma il ruolo del porto come snodo determinante per collegare i mercati nord e centro europei con il Mediterraneo sud orientale e dell'essere hub principale dei collegamenti marittimi passeggeri della Macroregione **Adriatico Ionica**. Continueremo a lavorare per essere punto di riferimento **centrale** per lo sviluppo e l'occupazione per tutte le Marche e il centro Italia". "Grazie all'impiego di due navi in più, dalle prossime settimane saremo in grado di offrire partenze più frequenti ed una maggiore capacità ai nostri clienti che viaggiano o trasportano merci tra l'Italia e la Grecia", ha affermato Emanuele Grimaldi,



Amministratore Delegato del Gruppo partenopeo. 'Amplieremo, così, l' offerta di servizi dedicati alle aziende di trasporto, lanciando al tempo stesso un ulteriore segnale di fiducia ai passeggeri che nei prossimi mesi, ed in particolare nella prossima stagione estiva, riprenderanno a viaggiare a bordo



delle nostre navi verso le più belle mete del Mediterraneo'. Oltre alle linee Ancona-Igoumenitsa ed Ancona-Patrasso, il Gruppo Grimaldi offre anche un collegamento giornaliero per il trasporto di merci e passeggeri tra il porto di Brindisi e quello di Igoumenitsa, ed uno esclusivo per merci rotabili sulla linea trisettimanale Venezia-Bari-Patrasso. Dalle prossime settimane, saranno dunque ben sette le navi impiegate dal Gruppo Grimaldi sulle rotte adriatiche tra Italia e Grecia.

Il gruppo Grimaldi raddoppia i collegamenti tra Italia e Grecia

L'ultima grande novità del Gruppo Grimaldi riguarda i servizi di trasporto di passeggeri e merci tra Italia e Grecia. Dalle prossime settimane, l'attuale collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso operato dalla compagnia partenopea verrà ulteriormente potenziato, con un servizio dal porto dorico dedicato ad Igoumenitsa ed un altro a Patrasso. Le navi impiegate diventeranno ben quattro - il doppio di quelle operate finora - garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell'Adriatico. Due navi saranno dedicate al collegamento Ancona-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo nel porto di destino dopo 22 ore circa. Le unità operative su questa linea saranno le Europa Palace (ex Cruise Olbia) e Cruise Bonaria, quest'ultima sostituita dalla Zeus Palace alla fine di marzo. Il cruise ferry Europa Palace è lungo 204 metri e può raggiungere la velocità di crociera di 25 nodi. La nave può ospitare 1.600 passeggeri e 270 auto, nonché 135 trailer. La Zeus Palace, lunga 211 metri e capace di raggiungere una velocità di crociera di 25 nodi, può trasportare invece 1.380 passeggeri, 100 auto e circa 120 trailer. Anche sulla linea giornaliera Ancona-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, precisamente la Florencia e la Corfù, che garantiranno partenze da Ancona alle ore 19:30 con arrivo a Patrasso il giorno dopo alle ore 17:00, mentre la partenza dalla Grecia sarà alle ore 21:30 con arrivo al porto dorico il giorno dopo, sempre alle ore 17:00. Sia la Florencia che la Corfù sono lunghe 186 metri, possono raggiungere una velocità di 23 nodi ed accogliere a bordo circa 950 passeggeri, nonché 160 auto e circa 135 trailer. Tutte le navi che saranno impiegate sui collegamenti tra il porto di Ancona e la Grecia battono bandiera italiana. A disposizione dei viaggiatori ci sono cabine di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A rendere piacevole il viaggio contribuiscono anche i diversi servizi offerti a bordo, che possono includere, a seconda della nave, ristoranti self-service e à la carte, caffetterie, aree attrezzate per bambini, negozi, sala videogiochi, piscina, discoteca. "Scommettere sul porto di Ancona, raddoppiando le linee, è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo da parte dell'**Autorità Portuale** in sinergia con le istituzioni del **sistema** porto e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia", ha detto Rodolfo Giampieri, Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Centrale. "Il potenziamento dei collegamenti con la Grecia è un segnale importante per il settore traghetti, da sempre vocazione strategica per Ancona, che conferma il ruolo del porto come snodo determinante per collegare i mercati nord e centro europei con il Mediterraneo sud orientale e dell'essere hub principale dei collegamenti marittimi passeggeri della Macroregione Adriatico Ionica. Continueremo a lavorare per essere punto di riferimento centrale per lo sviluppo e l'occupazione per tutte le Marche e il centro Italia". "Grazie all'impiego di due navi in più, dalle prossime settimane saremo in grado di offrire partenze più frequenti ed una maggiore capacità ai nostri clienti che viaggiano o trasportano merci tra l'Italia e la Grecia", ha affermato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo partenopeo. "Amplieremo, così, l'offerta di servizi dedicati alle aziende di trasporto, lanciando al tempo stesso un ulteriore segnale di fiducia ai passeggeri che nei prossimi mesi, ed in particolare nella prossima stagione estiva, riprenderanno a viaggiare a bordo delle nostre navi verso le più belle mete





anche un collegamento giornaliero per il trasporto di merci e passeggeri tra il porto di Brindisi e quello di Igoumenitsa, ed uno esclusivo per merci rotabili sulla linea trisettimanale Venezia-Bari-Patrasso. Dalle prossime settimane, saranno dunque ben sette le navi impiegate dal Gruppo Grimaldi sulle rotte adriatiche tra Italia e Grecia.

Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

GRIMALDI RADDOPPIA I COLLEGAMENTI TRA ANCONA E LA GRECIA

Il gruppo partenopeo sdoppia la linea da **Ancona** verso la Grecia introducendo un collegamento dedicato a Igoumenitsa ed un altro a Patrasso Napoli, 5 febbraio 2021 : L' ultima grande novità del Gruppo Grimaldi riguarda i servizi di trasporto di passeggeri e merci tra Italia e Grecia. Dalle prossime settimane, l' attuale collegamento giornaliero **Ancona**-Igoumenitsa-Patrasso operato dalla compagnia partenopea verrà ulteriormente potenziato, con un servizio dal **porto** dorico dedicato ad Igoumenitsa ed un altro a Patrasso. Le navi impiegate diventeranno ben quattro - il doppio di quelle operate finora - garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell' Adriatico. Due navi saranno dedicate al collegamento **Ancona**-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo nel **porto** di destino dopo 22 ore circa. Le unità operative su questa linea saranno le Europa Palace (ex Cruise Olbia) e Cruise Bonaria , quest' ultima sostituita dalla Zeus Palace alla fine di marzo. Il cruise ferry Europa Palace è lungo 204 metri e può raggiungere la velocità di crociera di 25 nodi. La nave può ospitare 1.600 passeggeri e 270 auto, nonché 135 trailer. La Zeus Palace , lunga 211 metri e capace di raggiungere una velocità di crociera di 25 nodi, può trasportare invece 1.380 passeggeri, 100 auto e circa 120 trailer. Anche sulla linea giornaliera **Ancona**-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, precisamente la Florencia e la Corfù , che garantiranno partenze da **Ancona** alle ore 19:30 con arrivo a Patrasso il giorno dopo alle ore 17:00, mentre la partenza dalla Grecia sarà alle ore 21:30 con arrivo al **porto** dorico il giorno dopo, sempre alle ore 17:00. Sia la Florencia che la Corfù sono lunghe 186 metri, possono raggiungere una velocità di 23 nodi ed accogliere a bordo circa 950 passeggeri, nonché 160 auto e circa 135 trailer. Tutte le navi che saranno impiegate sui collegamenti tra il **porto** di **Ancona** e la Grecia battono bandiera italiana. A disposizione dei viaggiatori ci sono cabine di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte con aria condizionata e servizi privati, e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A rendere piacevole il viaggio contribuiscono anche i diversi servizi offerti a bordo, che possono includere, a seconda della nave, ristoranti self-service e à la carte, caffetterie, aree attrezzate per bambini, negozi, sala videogiochi, piscina, discoteca. " Scommettere sul **porto** di **Ancona**, raddoppiando le linee, è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo da parte dell' Autorità Portuale in sinergia con le istituzioni del sistema **porto** e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia " , ha detto Rodolfo Giampieri , Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. " Il potenziamento dei collegamenti con la Grecia è un segnale importante per il settore traghetti, da sempre vocazione strategica per **Ancona**, che conferma il ruolo del **porto** come snodo determinante per collegare i mercati nord e centro europei con il Mediterraneo sud orientale e dell' essere hub principale dei collegamenti marittimi passeggeri della Macroregione Adriatico Ionica. Continueremo a lavorare per essere punto di riferimento centrale per lo sviluppo e l' occupazione per tutte le Marche e il centro Italia ". " Grazie al l' impiego di due navi in più, dalle prossime settimane saremo in grado di offrire partenze più frequenti ed una maggiore capacità ai nostri clienti che viaggiano o trasportano merci tra l' Italia e la Grecia ", ha affermato Emanuele Grimaldi , Amministratore Delegato del Gruppo partenopeo. " Amplieremo, così, l' offerta di servizi dedicati alle aziende di trasporto, lanciando al tempo stesso un ulteriore segnale di fiducia ai



passaggeri che nei prossimi mesi, ed in particolare nella prossima



Informatore Navale

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

stagione estiva, riprenderanno a viaggiare a bordo delle nostre navi verso le più belle mete del Mediterraneo ". Oltre alle linee **Ancona**-Igoumenitsa ed **Ancona**-Patrasso, il Gruppo Grimaldi offre anche un collegamento giornaliero per il trasporto di merci e passeggeri tra il **porto** di Brindisi e quello di Igoumenitsa, ed uno esclusivo per merci rotabili sulla linea trisettimanale Venezia-Bari-Patrasso. Dalle prossime settimane, saranno dunque ben sette le navi impiegate dal Gruppo Grimaldi sulle rotte adriatiche tra Italia e Grecia.

Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Grimaldi raddoppia i servizi tra Ancona e Grecia

Nelle prossime settimane Il gruppo partenopeo sdoppierà la linea da Ancona introducendo un collegamento dedicato a Igoumenitsa e un altro a Patrasso tramite due navi in più

Dalle prossime settimane Grimaldi raddoppia i collegamenti tra **Ancona** e la Grecia creando due collegamenti. La giornaliera **Ancona**-Igoumenitsa-Patrasso di Grimaldi verrà potenziata con un servizio dal **porto** dorico dedicato ad Igoumenitsa ed un altro a Patrasso. Le navi impiegate raddoppiano passando a quattro. Le due unità in arrivo sono Europa Palace (ex Cruise Olbia) e Cruise Bonaria e saranno dedicate al collegamento **Ancona**-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana. Cruise Bonaria, quest'ultima sostituita dalla Zeus Palace alla fine di marzo. L'altra linea è la giornaliera **Ancona**-Igoumenitsa, dove saranno impiegate due navi, la Florencia e la Corfù. Europa Palace può ospitare 1,600 passeggeri e 270 auto, nonché 135 trailer. Zeus Palace è lunga 211 metri e può trasportare 1,380 passeggeri, 100 auto e circa 120 trailer. Sia la Florencia che la Corfù sono lunghe 186 metri e con una capacità di circa 950 passeggeri, nonché 160 auto e circa 135 trailer. «Scommettere sul **porto** di **Ancona**, raddoppiando le linee, è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo da parte dell'Autorità portuale in sinergia con le istituzioni del sistema **porto** e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia», ha detto Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Centrale. Emanuele Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo partenopeo, parla di un ampliamento che aumenta «l'offerta di servizi dedicati alle aziende di trasporto, lanciando al tempo stesso un ulteriore segnale di fiducia ai passeggeri che nei prossimi mesi, ed in particolare nella prossima stagione estiva, riprenderanno a viaggiare a bordo delle nostre navi verso le più belle mete del Mediterraneo». Oltre alle linee **Ancona**-Igoumenitsa ed **Ancona**-Patrasso, il Gruppo Grimaldi offre anche un collegamento giornaliero per il trasporto di merci e passeggeri tra il **porto** di Brindisi e quello di Igoumenitsa, e uno esclusivo per merci rotabili sulla linea trisettimanale Venezia-Bari-Patrasso. Dalle prossime settimane salgono a sette le navi impiegate dal Gruppo Grimaldi sulle rotte adriatiche tra Italia e Grecia.



Grimaldi raddoppia linea tra Ancona e la Grecia

Introducendo un collegamento dedicato a Igoumenitsa ed uno a Patrasso

Redazione

NAPOLI L'ultima grande novità del Gruppo Grimaldi riguarda i servizi di trasporto di passeggeri e merci tra Italia e Grecia. Dalle prossime settimane, l'attuale collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso operato dalla compagnia partenopea verrà ulteriormente potenziato, con un servizio dal porto dorico dedicato ad Igoumenitsa ed un altro a Patrasso. Le navi impiegate diventeranno ben quattro il doppio di quelle operate finora garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell'Adriatico. Due navi saranno dedicate al collegamento Ancona-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo nel porto di destino dopo 22 ore circa. Le unità operative su questa linea saranno le Europa Palace (ex Cruise Olbia) e Cruise Bonaria, quest'ultima sostituita dalla Zeus Palace alla fine di marzo. Il cruise ferry Europa Palace è lungo 204 metri e può raggiungere la velocità di crociera di 25 nodi. La nave può ospitare 1.600 passeggeri e 270 auto, nonché 135 trailer. La Zeus Palace (nella foto), lunga 211 metri e capace di raggiungere una velocità di crociera di 25 nodi, può trasportare invece 1.380 passeggeri, 100 auto e circa 120 trailer. Anche sulla linea giornaliera Ancona-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, precisamente la Florencia e la Corfù, che garantiranno partenze da Ancona alle ore 19:30 con arrivo a Patrasso il giorno dopo alle ore 17:00, mentre la partenza dalla Grecia sarà alle ore 21:30 con arrivo al porto dorico il giorno dopo, sempre alle ore 17:00. Sia la Florencia che la Corfù sono lunghe 186 metri, possono raggiungere una velocità di 23 nodi ed accogliere a bordo circa 950 passeggeri, nonché 160 auto e circa 135 trailer. Tutte le navi che saranno impiegate sui collegamenti tra il porto di Ancona e la Grecia battono bandiera italiana. A disposizione dei viaggiatori ci sono cabine di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A rendere piacevole il viaggio contribuiscono anche i diversi servizi offerti a bordo, che possono includere, a seconda della nave, ristoranti self-service e à la carte, caffetterie, aree attrezzate per bambini, negozi, sala videogiochi, piscina, discoteca. Scommettere sul porto di Ancona, raddoppiando le linee, è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo da parte dell'Autorità portuale in sinergia con le istituzioni del sistema porto e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia, ha detto Rodolfo Giampieri, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale. Il potenziamento dei collegamenti con la Grecia è un segnale importante per il settore traghetti, da sempre vocazione strategica per Ancona, che conferma il ruolo del porto come snodo determinante per collegare i mercati nord e centro europei con il Mediterraneo sud orientale e dell'essere hub principale dei collegamenti marittimi passeggeri della Macroregione Adriatico Ionica. Continueremo a lavorare per essere punto di riferimento centrale per lo sviluppo e l'occupazione per tutte le Marche e il centro Italia. Grazie all'impiego di due navi in più, dalle prossime settimane saremo in grado di offrire partenze più frequenti ed una maggiore capacità ai nostri clienti che viaggiano o trasportano merci tra l'Italia e la Grecia, ha affermato Emanuele



Grimaldi, amministratore delegato del Gruppo partenopeo. Amplieremo, così, l'offerta di servizi dedicati alle aziende di trasporto, lanciando al tempo stesso un ulteriore segnale di fiducia ai passeggeri che nei prossimi mesi, ed in particolare nella prossima stagione estiva, riprenderanno a viaggiare a bordo delle nostre navi verso le più belle mete del Mediterraneo. Oltre alle linee Ancona-Igoumenitsa ed Ancona-Patras, il Gruppo Grimaldi offre anche un collegamento giornaliero per il trasporto di merci e passeggeri tra



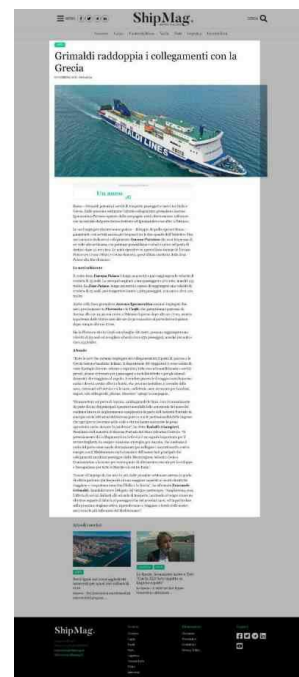
Messaggero Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

il porto di Brindisi e quello di Igoumenitsa, ed uno esclusivo per merci rotabili sulla linea trisettimanale Venezia-Bari-Patrasso. Dalle prossime settimane, saranno dunque ben sette le navi impiegate dal Gruppo Grimaldi sulle rotte adriatiche tra Italia e Grecia.

Grimaldi raddoppia i collegamenti con la Grecia

Roma Grimaldi potenzia i servizi di trasporto passeggeri e merci tra Italia e Grecia. Dalle prossime settimane l'attuale collegamento giornaliero Ancona-Igoumenitsa-Patrasso operato dalla compagnia verrà ulteriormente rafforzato con un servizio dal porto dorico dedicato ad Igoumenitsa e un altro a Patrasso. Le navi impiegate diventeranno quattro il doppio di quelle operate finora garantendo così servizi ancora più frequenti tra le due sponde dell'Adriatico. Due navi saranno dedicate al collegamento Ancona-Patrasso che avrà frequenza di sei volte alla settimana, con partenze pomeridiane e serali e arrivo nel porto di destino dopo 22 ore circa. Le unità operative su questa linea saranno le Europa Palace (ex Cruise Olbia) e Cruise Bonaria, quest'ultima sostituita dalla Zeus Palace alla fine di marzo. Le navi schierate Il cruise ferry Europa Palace è lungo 204 metri e può raggiungere la velocità di crociera di 25 nodi. La nave può ospitare 1.600 passeggeri e 270 auto, nonché 135 trailer. La Zeus Palace, lunga 211 metri e capace di raggiungere una velocità di crociera di 25 nodi, può trasportare invece 1.380 passeggeri, 100 auto e circa 120 trailer. Anche sulla linea giornaliera Ancona-Igoumenitsa saranno impiegate due navi, precisamente la Florencia e la Corfù, che garantiranno partenze da Ancona alle ore 19:30 con arrivo a Patrasso il giorno dopo alle ore 17:00, mentre la partenza dalla Grecia sarà alle ore 21:30 con arrivo al porto dorico il giorno dopo, sempre alle ore 17:00. Sia la Florencia che la Corfù sono lunghe 186 metri, possono raggiungere una velocità di 23 nodi ed accogliere a bordo circa 950 passeggeri, nonché 160 auto e circa 135 trailer. A bordo Tutte le navi che saranno impiegate sui collegamenti tra il porto di Ancona e la Grecia battono bandiera italiana. A disposizione dei viaggiatori ci sono cabine di varie tipologie (interne, esterne e superior), tutte con aria condizionata e servizi privati, alcune attrezzate per i passeggeri a mobilità ridotta e per gli animali domestici che viaggiano al seguito. A rendere piacevole il viaggio contribuiscono anche i diversi servizi offerti a bordo, che possono includere, a seconda della nave, ristoranti self-service e à la carte, caffetterie, aree attrezzate per bambini, negozi, sala videogiochi, piscina, discoteca spiega la compagnia. Scommettere sul porto di Ancona, raddoppiando le linee, è un riconoscimento da parte di uno dei principali operatori mondiali delle autostrade del mare del continuo lavoro di miglioramento complessivo da parte dell'Autorità Portuale in sinergia con le istituzioni del sistema porto e con le professionalità delle imprese che ogni giorno lavorano nello scalo e che ne hanno assicurato la piena operatività anche durante la pandemia, ha detto Rodolfo Giampieri, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Il potenziamento dei collegamenti con la Grecia è un segnale importante per il settore traghetti, da sempre vocazione strategica per Ancona, che conferma il ruolo del porto come snodo determinante per collegare i mercati nord e centro europei con il Mediterraneo sud orientale e dell'essere hub principale dei collegamenti marittimi passeggeri della Macroregione Adriatico Ionica. Continueremo a lavorare per essere punto di riferimento centrale per lo sviluppo e l'occupazione per tutte le Marche e il centro Italia. Grazie all'impiego di due navi in più, dalle prossime settimane saremo in grado di offrire partenze più frequenti ed una maggiore capacità ai nostri clienti che viaggiano o trasportano merci tra l'Italia e la Grecia, ha affermato Emanuele Grimaldi, Amministratore Delegato del Gruppo partenopeo. Amplieremo, così, l'offerta di servizi dedicati alle aziende di trasporto, lanciando al tempo stesso un ulteriore segnale di fiducia ai passeggeri che nei prossimi mesi, ed in particolare nella prossima stagione estiva, riprenderanno a viaggiare a bordo delle nostre navi verso le più belle mete del Mediterraneo.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Intermodale e Beverello, Unindustria Napoli prepara l'agenda 2021-25

Napoli. Dall'Unione industriali di Napoli e dal Propeller Club di Salerno arrivano gli auguri di buon lavoro e di bentornato per Andrea Annunziata, nuovo presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale. Francesco Tavassi, vicepresidente Unione Industriali Napoli, esprime «sincera soddisfazione per la nomina. Il Gruppo Tecnico Economia del Mare dell'Unione Industriali Napoli, che coordina, è pronto a collaborare con il presidente. Massima convergenza sui temi dell'intermodalità tra porti e interporti e dei partenariati pubblico-privato per valorizzare le infrastrutture». Dal Propeller Club di Salerno arriva un bentornato, visto che Annunziata è stato presidente della vecchia autorità portuale di Salerno dal 2008 al 2016. Nell'augurare un buon lavoro al neopresidente, il Club esprime la sua soddisfazione per la scelta di «un professionista serio, preparato e profondo conoscitore del territorio, impegnandosi a fornire il suo fattivo contributo per diffondere la cultura del mare e promuovere la valorizzazione della blue economy nell'ambito di una crescita sostenibile ed equilibrata del sistema portuale della Campania. Un ringraziamento da parte dei soci e del direttivo del Club va al presidente uscente, Pietro Spirito, per il lavoro svolto nel quadriennio appena trascorso». Prossimamente il gruppo di lavoro dell'Unione industriali partenopea varerà la relazione programmatica dove verranno messe in evidenza le cose da fare per le merci e i passeggeri trasportati attraverso i porti. «Nel documento -spiega Tavassi- saranno presentate criticità peculiari della portualità partenopea e campana. Penso allo sforzo, puntualmente richiamato dal neopresidente Annunziata, di mettere in relazione i porti di Napoli e Salerno e gli interporti di Nola e Marcianise, allo scopo di dotare la Campania di un'autentica rete intermodale. È necessario accelerare l'attuazione delle Zona economica speciale, perché porti e interporti giochino il ruolo di attrattori degli investimenti stranieri e siano volano dell'export».



Campania, arriva Annunziata

Guiderà per i prossimi quattro anni il comprensorio di Napoli, Salerno (presidente dal 2008 al 2016) e Castellammare di Stabia, succedendo a Pietro Spirito. In programma la ripresa delle opere bloccate, la riparazione della diga foranea e il confronto con le parti sociali

Napoli. La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, ha firmato il decreto di nomina di Andrea Annunziata alla guida dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno Centrale, ovvero i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Per il nuovo presidente Annunziata -il quale negli ultimi quattro anni ha guidato il sistema portuale di Catanzaro tratta di un ritorno in Campania, visto che è stato presidente dell'ex Autorità portuale di Salerno (ora assorbita nell'Adsp del Tirreno) dal 2008 al 2016. Subentra a Pietro Spirito. L'iter di nomina era iniziato da qualche settimana, con il parere favorevole -consultivo e non vincolante- delle commissioni competenti di Camera e Senato e l'intesa tra governo e Regione Campania. Poi il decreto di nomina, arrivato un po' inaspettato, in extremis subito prima del mandato esplorativo affidato dal presidente Sergio Mattarella a Mario Draghi. Intervistato nei giorni scorsi dai quotidiani, Annunziata ha elencato le cose da fare. In primo luogo, la priorità sarà il confronto con le parti sociali, gli imprenditori, i sindacati e i dipendenti dell'Autorità di sistema portuale. Poi ci sono: la ripresa dei lavori di Salerno Porta Ovest, la bretella per l'autotrasporto che mette in collegamento diretto il porto e l'autostrada; l'ultimazione della nuova stazione marittima del Beverello e del nuovo terminal container a Levante, che dovrà delocalizzare e ampliare notevolmente l'attuale polo gestito da Conateco e Soteco; la realizzazione di un deposito di gas naturale liquefatto; la messa a regime della Zona economica speciale e il rafforzamento delle connessioni tra i porti e gli interporti. Questo per quanto riguarda le opere ordinarie, poi ci sono le straordinarie legate all'ultima mareggiata, ovvero la ristrutturazione della diga foranea bucata e dell'arco borbonico. In generale, il nuovo presidente si è mostrato più liberale del suo predecessore, sottolineando più volte la necessità di lasciare più libertà all'iniziativa imprenditoriale, con l'autorità portuale che fa da gestore e controllore. «Vorrei puntare sul coinvolgimento dei privati -ha detto al Corriere del Mezzogiorno- mi riferisco a quegli imprenditori seri che hanno interesse ad investire. Mentre all'autorità pubblica tocca esercitare un controllo che sia di stimolo, non di impedimento alla libera iniziativa. Insomma, mai nessun privato investirà sulla manutenzione dell'arco borbonico, ma sui moli turistici sì». Una strategia, conclude, «che verrà fuori dal confronto con gli imprenditori che lavorano nel porto, con i sindacati e le istituzioni. Non ho una ricetta speciale se non quella che mi offriranno le parti sociali».



Informazioni Marittime

Napoli

Nei porti della Campania arriva il "liberale" Andrea Annunziata

Intervistato dai principali quotidiani nei giorni scorsi, il presidente dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare ha sottolineato più volte l'importanza di coinvolgere i privati, con l'Adsp, però, a fare da garante delle parti sociali, da controllore e gestore

a cura di Paolo Bosso Intervistato nei giorni scorsi dai quotidiani - Repubblica, Corriere della Sera e Il Mattino - **Andrea Annunziata**, il nuovo presidente dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, ha elencato le cose di cui si occuperà nell'immediato e nei prossimi quattro anni. La priorità, ha sottolineato più volte, sarà il confronto con le parti sociali, gli imprenditori, i sindacati e i dipendenti dell'Autorità di sistema portuale. Sul fronte logistico, spiega a Informazioni Marittime, il fulcro saranno le Zone economiche speciali per i collegamenti interni, che coinvolgeranno principalmente gli interporti, e verso l'estero il Corridoio scandinavo-mediterraneo, uno dei tanti che forma la rete transeuropea dei trasporti (Ten-T), la capillare infrastruttura, soprattutto ferroviaria, che sviluppa la mobilità delle merci tra i Paesi membri. «Con tutto quello che c'è da fare attraverso i finanziamenti PON e con le risorse europee, avremo l'occasione di creare uno dei migliori sistemi portuali del Mediterraneo, sia sul fronte dei passeggeri che delle merci», afferma. L'Autorità di sistema portuale in questo caso funzionerebbe come «un'azienda di carattere pubblico. Saremo vicini alla buona impresa, a tutti quelli che hanno bisogno di occupazione. Tutti sanno che si lavora per l'interesse pubblico e anche per l'azienda. L'interesse deve essere pubblico, perché è nei suoi interessi». Il concetto di impresa viene applicato anche «a tutta la fascia costiera della Campania», il cui rilancio, «da attuare insieme a Comune e Regione», è «una grande opportunità per le aree interne, che significa principalmente Zona economica speciale». Insediato dal 3 febbraio, «la prima cosa che farò sarà un confronto con le parti sociali, le istituzioni, col presidente (della Regione, ndr) De Luca e con i dipendenti dell'Autorità di sistema portuale, la vera squadra che giocherà questa partita, i quali hanno grande qualità e spessore. In generale, però, dobbiamo essere tutti più motivati». Per quanto riguarda le opere da fare, **Annunziata** le ha grossomodo divise in opere ordinarie e straordinarie. Le prime, tra le altre, sarebbero la ripresa dei lavori di Salerno Porta Ovest, la bretella per l'autotrasporto che mette in collegamento diretto il porto e l'autostrada; l'ultimazione della nuova stazione marittima del Beverello; la continuazione del nuovo terminal container a Levante, che dovrà delocalizzare e ampliare notevolmente l'attuale polo gestito da Conateco e Soteco; la restaurazione e l'apertura alla città dell'Immacolatella Vecchia; la realizzazione di un deposito costiero di gas naturale liquefatto; la messa a regime della Zona economica speciale e il rafforzamento delle connessioni tra i porti e gli interporti, questi ultimi che, messi insieme, hanno il triplo circa degli spazi a disposizione dei tre porti campani messi insieme. Le opere straordinarie sono sostanzialmente quelle non previste e legate a eventi dell'anno scorso. La mareggiata di fine anno a Napoli ha danneggiato, "bucandola", la diga foranea e portato a un crollo parziale dell'arco borbonico su via Caracciolo, nel centro della città. Saranno questi gli interventi più urgenti da fare (sull'ultimo però la gestione è comunale). In generale, il nuovo presidente si è mostrato più "liberale" del suo predecessore, Pietro Spirito, sottolineando più volte la necessità di lasciare libertà all'iniziativa imprenditoriale, con l'autorità portuale a fare da gestore e controllore. «Vorrei puntare sul coinvolgimento dei privati - ha detto **Annunziata** al Corriere del Mezzogiorno - mi riferisco a quegli imprenditori seri che hanno interesse ad investire. Mentre all'autorità pubblica tocca esercitare



un controllo che sia di stimolo, non di impedimento alla libera iniziativa. Insomma, mai nessun privato investirà sulla manutenzione



Informazioni Marittime

Napoli

dell' arco borbonico, ma sui moli turistici sì». Una strategia, conclude, «che verrà fuori dal confronto con gli imprenditori che lavorano nel porto, con i sindacati e le istituzioni. Non ho una ricetta speciale se non quella che mi offriranno le parti sociali».

Francesco Tavassi: "Soddisfazione per Annunziata a presidente dell' AdspMTC"

GAM EDITORI

5 febbraio 2021 - "Esprimo sincera soddisfazione per la nomina di **Andrea Annunziata** a Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Centrale**. Il Gruppo Tecnico Economia del Mare dell' Unione Industriali Napoli, che coordino, è pronto a collaborare con il Presidente. Massima convergenza sui temi dell' intermodalità tra porti e interporti e dei partenariati pubblico-privato per valorizzare le infrastrutture". Queste le parole con le quali Francesco Tavassi, Vice Presidente Unione Industriali Napoli con delega all' Economia del Mare, accoglie la nomina, ratificata lunedì dal ministro Paola De Micheli, del neo-Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** che controlla i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. "Con il Gruppo Tecnico Economia del Mare stiamo per varare la Relazione Programmatica, nell' ambito della quale ho inteso sintetizzare le urgenze per quanto riguarda la gestione della Risorsa Mare per le Merci e per le Persone", afferma Tavassi. "Nel documento saranno presentate criticità peculiari della portualità partenopea e campana", spiega Tavassi. "Penso allo sforzo, puntualmente richiamato dal neo-presidente **Annunziata**, di mettere in relazione i porti di Napoli e Salerno e gli interporti di Nola e Marcianise, allo scopo di dotare la Campania di un' autentica rete intermodale. È necessario accelerare l' attuazione delle Zes, perché porti e interporti giochino il ruolo di attrattori degli investimenti stranieri e siano volano dell' export". "Riteniamo che il miglioramento delle infrastrutture a terra, a partire dallo scalo del Beverello, possa certamente beneficiare degli investimenti privati, purché nel solco della sostenibilità", conclude il Delegato all' Economia del Mare. "È fondamentale che Napoli e i porti della Regione aderiscano finalmente alla storica chance del Coldironing, il piano di elettrificazione delle banchine con fondi Next Generation UE, nel segno della conversione verde di scali e flotte".



Tre priorità per Andrea Annunziata a Napoli

GAM EDITORI

5 febbraio 2021 - Confronto con le parti sociali, lancio delle ZES, inserimento a pieno titolo nel Corridoio Scandinavo Mediterraneo. È ancora presto per stilare piani e cronoprogrammi ma, dalle prime dichiarazioni e dalla relazione discussa nelle settimane scorse alle Commissioni Trasporti di Camera e Senato, l'azione del neo-presidente dell' **AdSP** del **Mar Tirreno Centrale** terrà gran conto di queste tre priorità. Figura dialogante e caratterizzata da grande pragmatismo Annunziata, nel corso delle precedenti esperienze a Salerno e Catania, ha posto sempre particolare attenzione alla semplificazione del contesto amministrativo con cui si ritrova a confrontarsi la realtà portuale del paese. «Gli scali italiani sono datati, non si può proseguire con la strada degli adeguamenti tecnico-funzionali» ha sottolineato nella seduta al Senato, evidenziando la necessità di favorire la pianificazione strategica e di sistema attraverso i PRP. Capacità di organizzare la risposta alle sfide del futuro ben presente anche nelle indicazioni sul futuro documento di pianificazione energetica. «Nel rispetto delle esigenze di sicurezza e attraverso un dialogo continuo con i Comuni e gli enti territoriali». Interlocuzione, in questo caso tra pubblico e privato, al centro anche del reperimento delle risorse necessarie a garantire gli interventi infrastrutturali con una precisa divisione dei compiti: all'ente portuale i lavori di interesse comune, alla "buona imprenditoria" quelli necessari a rendere il sistema portuale più competitivo. Al di là dei punti nodali della strategia per il prossimo quadriennio ci sono le criticità contingenti rese più acute dall'emergenza sanitaria: la difficile situazione del lavoro portuale, la chiusura dei cantieri bloccati, il recupero dei traffici. In un ambiente imprenditoriale tendente per natura alle contrapposizioni e alla litigiosità. Ben vengano, dunque, le dichiarazioni positive sulla nomina di Annunziata che dagli industriali ai Propeller, a tutte le altre sigle di rappresentanza, stanno arrivando in questi giorni. Ci sarà bisogno della collaborazione di tutti.



La Città di Salerno

Salerno

il caso

«La sabbia del porto scaricata a Erchie»

Il gruppo "Chiancarelle" attacca: rischio inquinamento. Messineo: «I rifiuti sono stati già rimossi, non ci sono pericoli»

Il dragaggio del porto è quasi terminato ma ora esplodono le polemiche sugli sversamenti della sabbia aspirata dai fondali e rigettata in mare. Ad accendere la miccia è l'associazione "Figli delle Chiancarelle" che avanza una serie di dubbi sulla correttezza delle procedure. Dubbi che non sono condivisi dal segretario generale dell' **Autorità portuale**, Francesco Messineo. Lo sversamento in Costiera. A finire nel mirino lo sversamento dei sedimenti in Costiera amalfitana. «Per più volte al giorno - evidenzia il gruppo delle Chiancarelle - la draga Brueghel ha lasciato il porto per recarsi al largo di Erchie e scaricare a mare tutto il materiale scavato. Per molti si tratta di sabbia da portare al largo. In realtà sui fondali di un porto si sedimenta di tutto: rifiuti disomogenei quali catene, cavi di acciaio e di nylon, reti da pesca, legno, plastica, copertoni di auto, accumulatori e tanto altro ancora oltre ai fanghi contenenti grosse quantità di idrocarburi altamente inquinanti che probabilmente andrebbero smaltiti diversamente». «Sicuramente aggiungono - ci sarà stata una qualche **autorità** ad aver autorizzato l' immersione in mare, in quel punto, del materiale derivante dalle operazioni di scavo ma lo stato dell' arenile di Santa Teresa dopo qualche mareggiata non ci tranquillizza». A non essere chiaro all' Associazione, è anche la scelta di sversare in acqua a poco più di 200 metri di profondità. «Sul progetto definitivo - fanno notare - si parlava di una profondità di 500 metri. E anche questo particolare lo verificheremo accuratamente». Ecco perché chiedono l' intervento del futuro ministro dell' Ambiente «a tutela della Costiera». La risposta di Messineo. Nessuna stranezza, ribatte Messineo: «Le draghe - spiega il segretario generale dell' Authority - possono aspirare soltanto sabbia. Tutti i rifiuti presenti sul fondale del porto sono stati preventivamente rimossi con i pontoni attrezzati con benne mordenti e i rifiuti raccolti sono ovviamente stati smaltiti in discarica autorizzata a terra. In ogni caso, all' imboccatura dei tubi aspiranti delle draghe sono installate delle griglie proprio per impedire che i rifiuti grossolani possano essere aspirati». Inoltre, «il materiale che viene bloccato dalle griglie viene raccolto e portato a sua volta in discarica autorizzata a terra». «Nel porto - aggiunge - sono completamente assenti fanghi contenenti grosse quantità di idrocarburi altamente inquinanti. I fondali del nostro porto sono solo sabbiosi e le sabbie sono state caratterizzate col prelievo di centinaia di campioni. La caratterizzazione è stata fatta dalla Stazione Zoologica di Napoli "Anton Dohrn", con la supervisione di Arpac. E le analisi hanno dimostrato l' assoluta assenza di inquinanti». Messineo non nega che tra i punti di sversamento sia compresa anche una zona di fronte a Erchie. «L' area è di forma quadrata - sottolinea - e ha una superficie di circa 55 chilometri quadrati che equivalgono a 55 milioni di metri quadrati. Il vertice più a nord si trova all' altezza di Erchie e, dunque, la sabbia è stata sversata anche lì. Ma, secondo quanto stabilito, è stata obbligatoriamente distribuita in tutto il sito, in modo da evitare la formazioni di cumuli sul fondale marino». Il dragaggio al porto. I lavori di escavo dei fondali del porto oramai sono alla fase conclusiva. La quantità di sabbia dragata è pari a 3 milioni di metri cubi, col risultato di aver portato il fondale ad una profondità di 14,50 metri. L' iter dell' opera iniziò nel 2012, quando la Regione diede il via libera. Nel 2013 venne approvato il progetto definitivo e nel 2017 la commissione ministeriale di Valutazione d' impatto ambientale subordinò l' autorizzazione all' immersione in mare dei sedimenti dragati ad una serie di prescrizioni. (g.d.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Città di Salerno

Salerno

alla stazione marittima

E stamane il "debutto" di Annunziata

È prevista per questa mattina, alle 10.30, presso la Stazione marittima, la prima uscita pubblica dell' avvocato Andrea Annunziata (foto) , neo-presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Tirreno Centrale. All' incontro saranno presenti il sindaco Vincenzo Napoli e il deputato Dem Piero De Luca. Un incontro organizzato per illustrare gli ultimi lavori messi in campo dall' **Autorità** portuale in collaborazione con l' Amministrazione soprattutto sul versante delle opere pubbliche al servizio dello scalo commerciale. Il decreto di nomina di Annunziata è stata firmato dal ministro Paola De Micheli e protocollato pochi giorni fa. Il suo è un ritorno a Salerno dove ha già guidato l' **Autorità** portuale dal 2008 al 2016.



Propeller Club Port of Salerno: Bentornato al presidente Annunziata

GAM EDITORI

5 febbraio 2021 - Un "bentornato" da parte del Propeller Club Port of Salerno all' Avv. **Andrea Annunziata**, nominato al vertice dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**. Nell' augurare un buon lavoro al neo presidente il Club esprime la sua soddisfazione per la scelta di un professionista serio, preparato e profondo conoscitore del territorio, impegnandosi a fornire il suo fattivo contributo per diffondere la cultura del mare e promuovere la valorizzazione della blue economy nell' ambito di una crescita sostenibile ed equilibrata del **sistema portuale** della Campania. Un ringraziamento da parte dei soci e del Direttivo del Club va al presidente uscente, Prof. Pietro Spirito, per il lavoro svolto nel quadriennio appena trascorso.



Informare

Bari

Nell' ultimo trimestre del 2020 il traffico delle merci nei porti pugliesi dell' Adriatico Meridionale è calato del -11,7%

Nell' intero anno la flessione è stata del -9,0% Lo scorso anno il traffico delle merci movimentato dai porti pugliesi di **Bari**, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli è diminuito complessivamente del -9,0% essendo stato pari a 14,14 milioni di tonnellate rispetto a 15,54 milioni di tonnellate nel 2019. Le sole merci allo sbarco sono ammontate a 10,30 milioni di tonnellate (-10,0%) e quelle all' imbarco a 3,85 milioni di tonnellate (-5,9%). La contrazione del traffico movimentato nel 2020 è stata generata dalla riduzione dell' attività negli ultimi tre trimestri dell' anno caratterizzati dal diffondersi degli effetti della pandemia di Covid-19 sulle attività economiche e sociali. Se nel primo trimestre i volumi movimentati erano aumentati del +10,5%, nei trimestri successivi sono stati registrati cali rispettivamente del -19,8%, -11,2% e -11,7%. Nell' ultimo trimestre del 2020, in particolare, i cinque porti pugliesi hanno movimentato globalmente 3,67 milioni di tonnellate di carichi rispetto a 4,16 milioni nel periodo ottobre-dicembre dell' anno precedente. Le merci allo sbarco sono state 2,53 milioni di tonnellate (-20,1%) e quelle all' imbarco 1,15 milioni di tonnellate (+14,5%). Nell' intero 2020 il traffico delle merci varie movimentato dai cinque porti pugliesi è stato di 5,83 milioni di tonnellate, con una flessione del -11,0% sull' anno precedente, di cui 5,12 milioni di tonnellate di rotabili (-9,7%), 559mila carichi containerizzati (-16,7%) totalizzati con una movimentazione di container pari a 71mila teu (-13,9%) e 150mila tonnellate di altre merci varie (-26,8%). Nel settore delle rinfuse solide il traffico è stato di 5,57 milioni di tonnellate (-7,8%), incluse 2,33 milioni di tonnellate di cereali (+1,1%), 1,42 milioni di tonnellate di carboni (-24,4%), 853mila tonnellate di minerali, cementi e calci (-0,4%), 392mila tonnellate di prodotti chimici (+10,7%), 269mila tonnellate di derrate alimentari, mangimi e oleaginosi (-4,1%), 163mila tonnellate di prodotti metallurgici (-15,9%) e 144mila tonnellate di altre rinfuse secche (-19,1%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono state movimentate 2,74 milioni di tonnellate (-6,8%), di cui 1,67 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+10,6%), 582mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-21,6%), 8mila tonnellate di prodotti chimici (-35,9%) e 479mila tonnellate di altri carichi liquidi (-29,0%). Nel segmento dei passeggeri, il più colpito dagli effetti della crisi sanitaria, il traffico dei traghetti è stato di 624mila persone (-63,5%) e quello delle crociere di oltre 8mila persone (-98,9%). Se il principale dei cinque scali portuali pugliesi per volume di traffico, Brindisi, lo scorso anno ha movimentato 6,73 milioni di tonnellate (del 4 febbraio 2021), nel 2020 il **porto** di **Bari** ha movimentato 5,66 milioni di tonnellate, con una diminuzione del -10,7% sull' anno precedente, di cui 2,15 milioni di tonnellate di rotabili (-4,3%), 50mila tonnellate di altre merci varie (-58,4%), 2,39 milioni di tonnellate di rinfuse solide (-20,6%) e 2,14 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-1,0%). Nel solo quarto trimestre dello scorso anno il solo **porto** di **Bari** ha movimentato 1,41 milioni di tonnellate di merci (-7,8%), di cui 943mila allo sbarco (-8,7%) e 470mila all' imbarco (-6,1%).



Il MIT ammette con riserva tre progetti dell'AdSP MAM

BARI Nei giorni scorsi, il Ministero Infrastrutture e Trasporti, nell'ambito del Piano di Azione e Coesione (PAC), complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, ha ammesso provvisoriamente i tre progetti presentati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale. Si tratta del primo, fondamentale step prodromico scrive l'AdSP alla definitiva approvazione dei progetti. Il PAC si articola in sei assi strategici: digitalizzazione della logistica, programma recupero waterfront, accessibilità turistica, green ports, progetti infrastrutturali ferroviari e portuali, capacità istituzionale e supporto per l'attuazione. L'Ente portuale ha puntato su tre assi: Asse A digitalizzazione della logistica Autorità di Sistema Portuale: il progetto prevede il potenziamento del PCS GAIA, lo sviluppo dello Sportello Unico Amministrativo, il potenziamento dei varchi portuali per il tracciamento logistico della merce e la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA, l'estensione delle reti WiFi di tipo pubblico e operativo, il potenziamento e l'estensione del sistema di videosorveglianza. Al fine di estendere la cooperazione applicativa con il sistema doganale AIDA a tutti i porti gestiti dall'Ente, è stato siglato un accordo preliminare con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Il finanziamento ammonta a 4,7 milioni di euro. Asse B programma recupero waterfront Comune di Bari e Autorità di Sistema Portuale: l'intervento mira a realizzare la riconnessione della città vecchia e del Castello Svevo con il mare. La strategia adottata prevede la riqualificazione delle aree portuali e delle aree urbane limitrofe, con l'obiettivo di rimuovere le barriere che oggi separano le città vecchia dal mare. Il progetto riguarda alcuni interventi che puntano a riqualificare le aree intorno al Castello Svevo che negli anni hanno subito forme di degrado fisico e ambientale, offrendo l'opportunità di valorizzare il patrimonio storico, artistico architettonico, asset del territorio cittadino e metropolitano. L'importo previsto è di complessivi 28,5 milioni di euro. Asse D green ports Autorità di Sistema Portuale: è stata presentata una proposta progettuale consistente nella realizzazione di sistemi di elettrificazione delle banchine, il cosiddetto cold ironing, con particolare riferimento a quelle di Punta delle Terrare, nel porto di Brindisi, e a quella che ricomprende gli ormeggi nr.10 e nr.11 della darsena di Ponente del Porto di Bari. Nel progetto è compresa anche l'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione energetica proveniente da fonti rinnovabili. Il finanziamento previsto, è di 25,6 milioni di euro. Il cold ironing è una tecnica che consente di non utilizzare il diesel delle navi ma l'elettricità del porto per mantenere la nave funzionante durante la sosta in banchina. Una tecnica che garantisce vantaggi dal punto di vista ambientale, consentendo di ridurre notevolmente le emissioni di CO2 nelle aree portuali. Si tratta di un risultato importante che premia la professionalità di quanti vi hanno contribuito, tenuto conto peraltro che è stata alta la percentuale (più del 50% circa sul totale) dei progetti non ammessi e che spalanca nuovi scenari di sviluppo green, commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Abbiamo presentato un lavoro solido, corposo e ricco di contenuti, frutto di un colloquio costante con gli Enti di riferimento, un lavoro che si focalizza su tre macro-obiettivi: irrobustire la nostra già forte dotazione tecnologica, migliorare l'interconnessione porto-città, ridurre in maniera sostanziale le emissioni nocive nell'ambiente. Siamo, pertanto, assolutamente fiduciosi conclude il presidente che l'approvazione provvisoria diverrà presto definitiva. Il PAC 2014-2020 è finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno e contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020, attraverso azioni ed interventi riferibili agli OT 2 Migliorare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impiego e la qualità delle medesime e OT 7 Promuovere sistemi di trasporto



sostenibili, dell'Accordo di Partenariato.

Nasce Zona Franca Doganale nell'area portuale di Brindisi

BRINDISI 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.



A Brindisi il Consorzio Cantieri Riuniti

BRINDISI In via Torpediniera Perseo si è svolta martedì scorso la cerimonia di inaugurazione del cantiere Consorzio Cantieri Riuniti del Mediterraneo. Il Consorzio, costituito tra le Società Operazione s.r.l. di Napoli, S. & Y. S.r.l. di Napoli e Marine Management & Supplies s.r.l. di Napoli, è il nuovo concessionario delle aree demaniali, precedentemente occupate dalle ditte Cantieri Balsamo Shipping (CBS) srl e Damarin srl. Per poter riacquisire la disponibilità delle aree demaniali marittime, dove insiste lo storico cantiere navale, l'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale scrive nella sua nota l'AdSP ha dovuto esperire una complessa e articolata azione amministrativa e legale, in quanto le due ditte, dichiarate prima decadute per inadempimento delle concessioni demaniali marittime e, successivamente, dichiarate fallite dal Tribunale di Brindisi, in tutte le fasi del procedimento si sono sempre opposte con varie azioni di ostruzionismo. Il nuovo concessionario, aderendo totalmente al piano industriale presentato, non solo ha assorbito totalmente i 19 lavoratori degli ex cantieri, ma ha assunto anche nuovo personale; ha, inoltre, già attuato interventi di risanamento, ammodernamento e rifunzionalizzazione del cantiere. Alla cerimonia, che si è svolta nel pieno rispetto delle misure di sicurezza anti-Covid, sono intervenute le massime autorità provinciali.



Costa Crociere assumerà dieci giovani tarantini

Intesa con Comune, Made in Taranto e Its per avviare i corsi di formazione per i ragazzi Un nuovo tassello della diversificazione avviata dall' Autorità di Sistema portuale

Adesso il tentativo di dare a Taranto un appeal turistico nel settore crocieristico trova sostegni concreti. Lo conferma in qualche modo la decisione di avviare la formazione specialistica di risorse umane in grado di affrontare le sfide dello sviluppo di Taranto come destinazione turistica, scaturita dall' incontro con le referenti di Costa Crociere. Insieme al Comune di Taranto e Made in Taranto, l' Its Regionale (Istituto Tecnico Superiore) per il Turismo, che ha dato avvio al corso biennale di studi, grazie al Protocollo di Intesa con Costa Crociere, consentirà agli allievi tarantini di acquisire competenze specifiche nel rispetto degli standard e delle procedure richiesti per operare all' interno di questa importante compagnia di navigazione. Nell' ambito di tale collaborazione, almeno 10 corsisti verranno quindi ospitati in tirocinio e successivamente assunti dalla compagnia, per operare nell' ambito degli equipaggi delle proprie navi con compiti di accoglienza, informazione, entertainment, gestione della clientela e dei diversi reparti impegnati nell' erogazione dei servizi al cliente ma soprattutto nella vendita dei servizi a terra (Tour expert). Tutto ciò rientra nella più ampia strategia di diversificazione delle attività portuali messa in atto dall'

Autorità del **Sistema Portuale** del Mar Ionio, anch' essa partner del progetto, tesa al miglioramento dei margini di competitività dello scalo. 'Ente, infatti, sta svolgendo già un' intensa attività di promozione volta alla valorizzazione ed al posizionamento del porto di Taranto come gate del Mediterraneo, anche nelle filiere turistiche, consolidando ulteriormente le attività crocieristiche del porto che ha individuato nel turismo uno degli asset strategici per la crescita proattiva del porto e del territorio. La filiera turistica legata al mare è il tema propulsore dell' intero biennio di alta specializzazione avviato dall' Its, con l' intento non solo di sviluppare il cluster crocieristico (cruise cluster tarantino) e contribuire all' ulteriore aumento del traffico passeggeri, ma di promuovere una nuova stagione di innovazione, competitività e rilancio del territorio, finalizzata a contribuire in modo significativo allo sviluppo dell' economia locale, nell' ottica di creare un proprio brand di destinazione turistica, a beneficio dell' intera filiera culturale e commerciale della costa ionica connessa all' ospitalità. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The image shows a newspaper clipping from 'Quotidiano di Puglia' with the headline 'Costa Crociere assumerà dieci giovani tarantini'. Below the headline is a sub-headline: 'Intesa con Comune, Made in Taranto e Its per avviare i corsi di formazione per i ragazzi Un nuovo tassello della diversificazione avviata dall' Autorità di Sistema portuale'. The article includes a photo of a Costa cruise ship. Below the article is a car advertisement for 'Le nostre Volkswagen KMO' by Demarauto SRL, featuring a grid of various Volkswagen models with their prices.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)

Manfredonia

produttiva politica economica valorizzando le importanti risorse disponibili.

Gioia Tauro e lo sviluppo

GIOIA TAURO In un'atmosfera di fattiva collaborazione, si è tenuta, mercoledì, 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: sono intervenuti 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.



Porto Torres

Authority in visita allo scalo

Opere e progetti in itinere capaci di assicurare più efficienza e competitività allo scalo marittimo di Porto Torres. Un piano da 58 milioni di euro finanziato dall' Autorità di sistema portuale e illustrato dal presidente Massimo Deiana al sindaco Massimo Mulas, alla presenza del segretario generale Natale Ditel e del responsabile tecnico della locale sede portuale, Marco Mura. Un incontro a Porto Torres per pianificare il futuro dello scalo, con l' obiettivo di spostare il traffico passeggeri nel porto storico e presentare i principali interventi, a partire dall' opera da ben 35 milioni di euro, quella del prolungamento dell' Antemurale di ponente e la resecazione della banchina Alti fondali, cantieri che partiranno la prossima estate. Le altre opere riguardano la trasformazione del mercato ittico in centro direzionale e servizi per il porto, gli escavi e dragaggi del porto commerciale a meno 10 metri per ospitare navi di grossa stazza e potenziare la ricettività crocieristica, la realizzazione della stazione marittima nel molo Ponente e diversi interventi di manutenzione e sicurezza di alcune aree, fra cui quelle archeologiche. «Ho illustrato lo stato di avanzamento dei cantieri e le progettualità che questa **Adsp** ha già messo in campo per il potenziamento infrastrutturale dello scalo - ha detto Massimo Deiana, presidente della Port Authority - con investimenti che incrementeranno notevolmente la competitività del porto sia sul comparto crocieristico che commerciale e merci. Strategie sulle quali porteremo avanti un costante tavolo di confronto». Il sindaco Massimo Mulas ha espresso l' esigenza di ricucire lo scalo con la città e il lungomare, limitando il più possibile gli spazi dedicati alla sicurezza. «La pianificazione strategica», ha detto «cambierà volto al porto nei prossimi anni». M. P.



La Nuova Sardegna

Cagliari

«Con 58 milioni rilanciamo il porto»

Positivo incontro tra Massimo Deiana (Authority) e il sindaco Mulas: progetti condivisi per rendere lo scalo competitivo

DI GAVINO MASIA

PORTO TORRES Con 58 milioni di euro di investimenti l' Autorità di sistema portuale "Mare di Sardegna" vuole riqualificare lo scalo marittimo turritano e conferire allo stesso porto maggiore competitività a livello internazionale. La somma comprende diversi interventi sulle opere portuali già finanziate negli scorsi anni, che attendono però di essere appaltate dopo il passaggio di tutte le fasi burocratiche previste dalla legge. Dello sviluppo presente e futuro del porto si è parlato ieri mattina nel corso dell' incontro, sala capigruppo del palazzo comunale, tra il sindaco Massimo Mulas (presenti anche il presidente del consiglio Franco Satta e il dirigente dei Lavori pubblici Massimo Ledda)) e i vertici dell' Autorità di Sistema Portuale: il presidente Massimo Deiana, il segretario generale Natale Ditel e il responsabile dell' ufficio tecnico della sede portuale locale Marco Mura. L' incontro ha assunto un carattere operativo per pianificare il porto del futuro e presentare lo stato dell' arte dei principali interventi che interesseranno lo scalo. Il più consistente riguarda i lavori di prolungamento dell' antemurale di Ponente e la resecazione della banchina Alti fondali, per i quali sono stati stanziati complessivamente 35 milioni di euro, che inizieranno in estate. Le altre opere riguardano invece la riqualificazione e la trasformazione del mercato ittico in centro direzionale e servizi per il porto. Gli escavi e dragaggi del porto commerciale a meno 10 metri, per il potenziamento della ricettività commerciale e crocieristica, la realizzazione della stazione marittima nel molo di Ponente e numerosi interventi di manutenzione e sicurezza. «È stato un incontro proficuo per illustrare lo stato di avanzamento dei cantieri e le progettualità che questa Autorità ha già messo e metterà in campo per il potenziamento infrastrutturale dello scalo di Porto Torres - ha assicurato Massimo Deiana -. Un' intensa attività che, con un investimento pari a 58 milioni di euro, incrementerà notevolmente la competitività del porto sia sul comparto crocieristico che commerciale e merci. Strategie sulle quali, come assicurato al sindaco, porteremo avanti un costante e puntuale tavolo di confronto nello spirito della piena e leale collaborazione istituzionale". Nel corso dell' incontro si è anche parlato delle opzioni per spostare tutto il traffico passeggeri nel porto storico. «Abbiamo chiesto un confronto sulla pianificazione strategica e sulle aree attigue (lungomare compreso) - ha ricordato il sindaco -, ricevendo piena disponibilità da parte dell' Autorità portuale: ho espresso l' esigenza di ricucire lo scalo con la città e il Lungomare, limitando il più possibile gli spazi dedicati alla sicurezza. Ci sono diverse soluzioni allo studio ed è importante lo spirito di collaborazione e la disponibilità a rendere il nostro porto sempre più moderno, funzionale e bello».



L'Unione Sarda

Cagliari

La Contship aveva deciso a tavolino la morte dell' infrastruttura per eliminare la concorrenza

Porto Canale: ecco le mail segrete di Dubai

Il quarto gruppo al mondo aveva chiesto di gestire il terminal di Cagliari. I documenti riservati

Mauro Pili Dubai, skyline da mille e una notte. I grattacieli qui non svettano, sono direttamente un' appendice del cielo. Lo sfarzo degli Emirati Arabi non si misura con la normale matematica finanziaria o con i conti in banca. La magnificenza strabordante impazza in ogni rivolo di una terra desertica trasformata in un' oasi di ricchezza infinita. Da qualsiasi piano di questi colossi è facile scorgere la distesa senza orizzonte di Jebel Ali free zone, la zona franca **portuale** di Dubai. Se la sorvoli con lo sguardo è impossibile intravedere uno spazio libero, tra navi ciclopiche, gru alte quanto 20 piani, container ovunque. Agosto di fuoco Ad agosto, ma non solo, in questa terra del sole, fa un caldo boia. L' aria condizionata è fissa a manetta nel palazzo di Jafza, quartier generale della DP World, uno dei quattro colossi al mondo del transhipment, il trasporto delle merci da una parte all' altra degli oceani attraverso navi container. L' operazione «Cagliari» scatta alle dieci e dodici minuti del 23 agosto del 2019. I messaggi sono blindati dalla cyber security. Sfondare il muro impenetrabile degli affari sul mare è praticamente impossibile, o quasi. La sfida per conquistare nuove rotte e approdi strategici si gioca con uno schema segreto su un mappamondo che attraversa l' universo del mare. La riservatezza in ogni contatto è fondamentale per evitare di far accrescere il valore del terminal che si vuole conquistare. Il colosso dei porti La Dp World lo sa meglio di chiunque altro. Lo scacchiere che il gigante dei porti governa da Dubai è un oceano. I numeri sono da infarto. Partecipazioni e intere società in 82 terminal marittimi, fluviali e terrestri, in 40 nazioni nel mondo. I numeri sono sconfinati: 54.000 dipendenti, capacità d' investimento smisurate, nell' ordine di decine di miliardi di euro. La Dp World gestisce il 13% della movimentazione del totale di merci su container nel mondo. Quando la falla nel **sistema** della sicurezza interna ci fa accedere ai messaggi riservati della «missione sarda» si capisce da subito che l' affare è esplosivo. Non serve bigliettino da visita, per la DP Worl. Eppure il galateo dei manager della società è quello dei regnanti, farsi annunciare prima di accedere anche ad una mail altrui. E' quello che succede quella mattina di fine agosto nell' oasi **portuale** di Dubai. A scrivere il primo messaggio esplicito è Patrick Bol, direttore globale delle operazioni di DP World. La gerarchia societaria gli impone di fare l' ambasciatore del numero uno della società. Il messaggio parte da Dubai alla volta di Londra e di Cagliari. Il primo destinatario è l' indirizzo telematico del Presidente dell' **Autorità** di **Sistema** del Mare di Sardegna. La mail, come si nota nel testo che pubblichiamo integrale, è quella da docente universitario di Massimo Deiana, numero uno della vecchia **autorità portuale**, quella fattasi **Sistema**. Il messaggio è sintetico, con un oggetto esplicito, come la luce del sole: «Cagliari Port Canale and DP Worl Europe». Caro Presidente Le parole sono vergate da una sintesi anglosassone che non lascia spazio ai salamelecchi. La traduzione è un mondo che si apre: «Caro Presidente Deiana, grazie ai contatti di Fabiana, vorrei presentarle Rashid Abdulla, l' amministratore delegato di DP Worl Europa e Russia e discutere le possibilità per il Porto Canale di Cagliari. Cordiali saluti, Patrick Bol». Passano quattro ore dal messaggio che annuncia la presentazione e il contatto. Alle quattordici e sette minuti del 23 agosto del 2019 a scrivere è direttamente Rashid Abdulla,



L'Unione Sarda

Cagliari

il numero uno, il capo assoluto della DP World. Non ama i prolissi, pragmatico come un muratore, costruisce mattone su mattone la trattativa per la nuova missione. Niente fronzoli Dei fronzoli non sa che farsene uno che governa una sterminata distesa di porti nel mondo. Rashid riguarda il Mediterraneo, la contesa per conquistare la connessione tra lo Stretto di Gibilterra e Suez. Al centro di quella rotta c'è la Sardegna. E il Porto Canale di Cagliari. L'amministratore delegato è sintetico quanto basta per non svelare strategie e obiettivi. Scrive direttamente a Deiana. Una frase secca. Nel mondo degli affari quel messaggio è molto di più che un semplice contatto. Il colosso mondiale vuole Cagliari e vuole aprire la trattativa: «Caro Presidente Deiana, di seguito il mio contatto per esplorare le opportunità». Manda tutto, mail di ogni genere, telefoni personali e societari. La cyber security ha certificato l'invio delle due mail. Codificate e archiviate nei server di Dubai e Londra. Di certo non si trovano le risposte sarde a quella richiesta di trattativa. Documenti rimasti inascoltati che attendono spiegazioni e chiarezza su una vicenda al centro di un vero e proprio intrigo internazionale. Il terminal di Giorgino disturba e fa paura. Posizione strategica, infrastruttura adattabile alle nuove esigenze, personale specializzato ad altissimi livelli. La storia del suo fallimento non ha mai convinto coloro che conoscono bene le sue potenzialità. Obiettivo fuori gioco L'obiettivo ad alti livelli è sempre stato quello di metterlo fuori gioco. Con la convergenza di interessi internazionali e di piccolo cabotaggio locale. Le mail della DP World smentiscono senza appello coloro che hanno sempre sostenuto che per il Porto Canale di Cagliari non ci fossero soggetti interessati. I documenti di Dubai e Londra parlano chiaro. Quelli che, invece, arrivano alla nostra redazione, direttamente dalla Germania sono un carico esplosivo. Tra le cartelle secrete della storia del Porto Canale di Cagliari ci sono pizzini e documenti da far rabbrivire. Siamo entrati in possesso di un manoscritto, che pubblichiamo integralmente, la cui perizia calligrafica confermerà che si tratta della scrittura di un vertice assoluto della Contship. In quel documento c'è una storia scritta e una non verbalizzata. La Contship Italia, dal nome italiano, in realtà tutta in mano a soci pubblici e privati tedeschi, è scappata con la scusa della crisi del settore. I conti economici, i mancati investimenti, però, dicono altro. Fuga a tavolino Dal 2015 la Contship Italia ha fatto venir meno l'interesse per Cagliari rinviando e poi annullando gli investimenti infrastrutturali previsti e necessari. Un piano prestabilito per far affondare il terminal impedendogli di rimanere competitivo. Nel 2019, senza spiegazioni e con molti interrogativi, l'azionista pubblico di controllo, il Consorzio Industriale di Cagliari, esce dalla compagine societaria. Il piano era stato, però, già messo nero su bianco. Il pizzino che pubblichiamo, manoscritto da uno dei vertici della società, ha una data: sette agosto 2018. Quel giorno si riunisce il consiglio di amministrazione della Cict, la società che gestisce direttamente il Porto Canale. La riunione sarà a doppio effetto. Uno scritto nel verbale e uno scritto in un foglietto di carta con l'esplicita dicitura: «non in verbale». E ne hanno ben donde a non riportarlo nel resoconto ufficiale. Le decisioni che vengono assunte rischiano di avere risvolti di ben altra natura. Al punto tre del manoscritto, senza pudore, il manager di Contship scrive espressamente: «Sviluppare, nel massimo riserbo, il piano per la messa in liquidazione della società». A margine indicano anche il team di lavoro: Cupolo, Cervia, Arrica, Fumelli, Pirovano, ovvero i vertici della società. Perché tutto questo riserbo sulla liquidazione? La strategia è chiara: eliminare dalla scena qualsiasi possibilità di subentro nella compagine societaria da parte di altri soggetti. Il Porto Canale, è stato segretamente deciso, deve morire. E in realtà la DP World di Dubai, ancor prima del contatto pubblico, aveva tentato la strada diretta con la Contship. La risposta fu secca e lapidaria: «Abbiamo altri piani di Contship per Cagliari». La farsa La farsa si ingigantisce quando dichiarano "la centralità dello scalo sardo per Contship". In realtà, invece, nell'estate 2018 era già tutto stato deciso. Gli uomini della Contship erano tutti sotto il controllo di una donna di ferro: Cecilia Eckelmann Battistello, presidente anche di Contship

L'Unione Sarda

Cagliari

Italia. Sotto di lei il vice Oscar Serci, i consiglieri Franco Nicola Cupolo, Andrea Cervia e Salvatore Mattana, presidente del Cacip. Le posizioni sono supine, a partire dal direttore generale della Cict di Cagliari, Andrea Cervia, che, nel contempo, era, guarda caso, anche amministratore delegato del porto di Tangeri in Marocco, dove da tempo Contship aveva spostato tutti gli investimenti ai danni di Cagliari. Tutto sulla pelle di centinaia di lavoratori e di un'infrastruttura strategica nel Mediterraneo. Soldi pubblici Le porte in faccia alla DP World e i silenzi sulla vicenda non sono, però, semplicemente affari sul mare. Ci sono omissioni e documenti scritti che non lasciano margini. Non solo una partita istituzionale e tra privati. C'è, infatti, una montagna di denari pubblici usati per tamponare l'impatto sociale di quelle drammatiche decisioni. Resta un ultimo elemento. La cyber security di Dubai racconta che la DP World aveva in quel momento un accordo commerciale con la terza compagnia di navigazione cinese al mondo, la COSCO. Obiettivo utilizzare Cagliari come trasbordo per circa 1 milione di contenitori l'anno. In molti hanno fatto di tutto per impedirlo. Un anno trascorso dietro un bando fallimentare ha fatto il resto. Di certo i documenti non sono finiti, a partire dalle interlocuzioni dirette del nostro giornale con la DP World. Un altro capitolo di questo naufragio annunciato e costruito a tavolino.

Porto Canale, rigettata la proposta di Pifim - Cagliari guarda ad altri potenziali soggetti

"Ora guardiamo avanti" - dichiara il presidente dell'AdSP del Mar di Sardegna, Massimo Deiana - "La situazione contingente ci spinge a proseguire celermente, e con maggiore intensità, nelle interlocuzioni con altri potenziali soggetti interessati al rilancio del Transhipment nel Porto Canale". Rigettata definitivamente la proposta della società inglese Pifim come esito della gara per la gestione del Porto Canale di Cagliari, l'istruttoria di rigetto già annunciata dall'AdSP del Mar di Sardegna nel novembre scorso, è diventata definitiva con la firma dell'atto che chiude l'iter istruttorio avviato lo scorso 28 agosto. L'iter della proposta di Pifim Company LTD per l'assentimento, in concessione demaniale marittima, del terminal contenitori del Porto Canale di Cagliari, si conclude pertanto con esito negativo, lo ha spiegato in una nota l'AdSP del Mare di Sardegna: "nonostante l'articolato preavviso di rigetto notificato alla stessa Private Limited Company lo scorso 23 novembre, solo alcuni dei requisiti puntualmente evidenziati sono stati soddisfatti con successiva integrazione documentale che, però, non ha colmato le restanti e non superabili lacune di carattere amministrativo, finanziario, operativo e tecnico. La permanenza di tali carenze ha costretto, di conseguenza, l'AdSP a chiudere in maniera definitivamente negativa l'iter istruttorio.

Decisione sofferta che lo stesso presidente, Massimo Deiana, ha comunicato alle organizzazioni sindacali nel corso di una riunione immediatamente successiva alla notifica dell'atto alla società inglese. Durante l'incontro con le sigle sindacali, volto ad informarle del nuovo scenario, l'AdSP ha confermato l'impegno a proseguire e ad intensificare l'attività di ricerca di potenziali soggetti candidati al rilancio del Transhipment sul Porto Canale, avviata nel dicembre 2019 con la pubblicazione della call internazionale e prorogata, per ben tre volte, anche a seguito di esplicite richieste di operatori interessati. Nonostante l'impegno profuso e l'innegabile spirito di collaborazione e buona fede dimostrati dall'Ente spiega Deiana la società proponente ha rifiutato di presentare l'ulteriore adeguata documentazione che comprovasse alcuni dei fondamentali ed imprescindibili requisiti richiesti dalla Legge italiana, dal Regolamento sulle concessioni demaniali dell'Ente e dalla call internazionale. Per tali ragioni e con profondo rammarico, questa mattina non abbiamo potuto che rigettare definitivamente la proposta presentata lo scorso 28 agosto. Ora guardiamo avanti. La situazione contingente ci spinge a proseguire celermente, e con maggiore intensità, nelle interlocuzioni con altri potenziali soggetti interessati al rilancio del Transhipment nel Porto Canale. Una partita che intendiamo giocare con la consueta convinzione, supportati dalla certezza del potenziale dello scalo e avvertendo tutta la responsabilità nei confronti di centinaia di lavoratori che aspirano ad una risposta chiara e concreta per il loro futuro.



Mega indica la rotta dello Stretto: «Villa interfaccia con Tremestieri»

Al porto di Reggio una darsena turistica e niente tir a Pentimele. Il progetto dei privati sulla sponda calabra? «Non esiste agli atti»

Alfonso Naso Dopo la pronuncia del Tar Lazio sulla richiesta di sospensiva del parere positivo di impatto ambientale sugli approdi a Pentimele destinati ai mezzi pesanti da e verso Messina, si è generata tanta confusione sul tema. Fa chiarezza il presidente dell' **Autorità Portuale** dello Stretto, Mario Paolo Mega che precisa come: «Allo stato non c'è un titolo abilitativo per l'avvio dei lavori di realizzazione degli approdi. Peraltro la questione pendente al Tar con il ricorso avanzato dal Comune deve essere decisa ancora nel merito». Quindi niente mezzi pesanti a Reggio, per ora? «A breve approveremo l'accordo con il Comune per fare del porto una darsena turistica». Lo aveva scritto mega nei giorni scorsi sui social: «Il Porto di Reggio Calabria, per conformazione e posizionamento rispetto al centro abitato, non è adatto a diventare l'alternativa a quello di Villa San Giovanni per i collegamenti tra la Calabria e la Sicilia. Il confronto che stiamo sviluppando in queste settimane con le Amministrazioni Comunali di Reggio Calabria e Villa San Giovanni getterà le basi per il Piano Regolatore di Sistema **Portuale** i cui obiettivi sono stati già fissati nel Pot approvato ad agosto scorso. Sono fiducioso che anche grazie all'intesa con la Regione Calabria troveremo le migliori soluzioni per potenziare i collegamenti dei traghetti partendo dalla realizzazione del nuovo porto a Villa San Giovanni a sud degli invasi Rfi che costituirà il nuovo interfaccia calabrese al nuovo Porto di Tremestieri». Quindi le società "Caronte&Tourist" e "Diano" possono arrivare a Reggio dentro il porto? «Sì, Diano già ci arriva per il trasporto dei mezzi pesanti. Se dovesse richiederlo Caronte valuteremo. Nell'accordo che stiamo condividendo con gli attori istituzionali del territorio abbiamo proposto che il porto reggino diventi passeggeri. Ma comunque la scelta non esclude un'altra: ci possono essere due parti. Ma se Villa è interfaccia diretta con Messina (in futuro Tremestieri) questo non esclude Reggio da quel contesto di conurbazione tra le due sponde dello Stretto su cui stiamo lavorando». L' **Autorità portuale** come vuole riorganizzare il traghettamento sullo Stretto? «Abbiamo attivato due procedure per programmare lo sviluppo dei porti. Ci sono nostre proposte, lo spostamento di tutto il traffico dei traghetti Rfi, adesso dobbiamo valutare il da farsi». E sul progetto di Franza, Mega chiosa: «Nelle carte non risulta. Quelle aree peraltro non sono portuali». Sul punto la società "Caronte&Tourist" nei giorni scorsi aveva scritto: «Da più di 10 anni è depositato e disponibile un progetto per realizzare un nuovo approdo a sud di Villa San Giovanni, esattamente dove l'ing. Mega ipotizza di realizzarlo. Potremmo definirla la forza dell'evidenza».



Polmone di stoccaggio, Villa studia la bozza della proposta di Anas

Giusy CaminitiVILLA SAN GIOVANNI Dal porto a sud, individuato dal presidente dell' **Autorità portuale** Mario Mega nelle immediate adiacenze di quello attuale delle Ferrovie, al polmone di stoccaggio: due opere in gradi di cambiare la città e di cui si parla dall' accordo di programma del 1990 e poi di nuovo nel decreto di emergenza ambientale del 2003, ad oggi solo il sogno di un paese che ha perso ogni vocazione, a breve (forse!) anche quella trasportistica. Dopo l' ok del presidente dell' Authority al porto a sud per come votato dal consiglio comunale di Villa e dal consiglio metropolitano, il giorno dopo si guarda a monte, a Castelluccio: è allo studio, consegnata a ogni consigliere comunale, la bozza della proposta presentata da Anas al Comune per la convenzione relativa alla progettazione esecutiva e alla realizzazione dell' autoporto da 26mila metri quadrati a Castelluccio. I fondi sono nelle casse del Comune dal 2015, passate alla gestione economica dell' ente nel 2017: circa 8 milioni di euro che serviranno per il grande polmone della città. Saranno sufficienti per progettazione esecutiva e realizzazione? Si era detto di no nel 2018, quando la questione si era affrontata a pochi mesi dal primo rientro di Giovanni Siclari e, adesso, è la prima domanda che si pone a leggere la bozza di convenzione che prevede un compenso a percentuale per Anas per nulla "economico" per le casse e le risorse disponibili. La prima bozza, si legge nella missiva di accompagnamento di Anas, parte proprio da Palazzo San Giovanni a settembre 2020 ed ha ad oggetto "Realizzazione del polmone di stoccaggio in località Castelluccio e sistemazione degli approcci necessari alla viabilità per la razionalizzazione del traffico diretto agli imbarchi per la Sicilia". Anas dovrebbe subentrare al Comune di Villa come «soggetto attuatore per le fasi progettuali, di scelta del contraente e realizzative, fino al collaudo, restando in capo al Comune di Villa tutti gli oneri economici e finanziari connessi alla realizzazione delle opere e la successiva gestione di quanto realizzato e delle aree impegnate». Anas riconosce che il Comune ha chiesto «nuove modalità operative finalizzate a dare un concreto impulso all' esecuzione di un intervento da anni atteso dal territorio per decongestionare il traffico in uscita dallo svincolo di Villa e diretto agli imbarchi, ridurre l' inquinamento ambientale ed evitare pesanti disagi e pericolose soggezioni ai flussi autostradali, in particolare nei giorni di esodo». La traccia, appunto, è sempre la stessa dagli anni '90 ad oggi: cambiano le modalità. Anas non rileva "preclusioni tecnico/operative" alla presa in carico della progettazione e affidamento in gara. Il punto dolente è l' articolo 5 della convenzione, relativo all' importo da versare ad Anas per lo svolgimento delle attività richieste. Ed infatti, la società richiede che detto importo sia commisurato al corrispettivo che il Mit "normalmente" riconosce ad Anas come oneri di investimento per realizzare gli interventi del contratto di programma: Anas lo ha ricalibrato nella misura dell' 11,2 % calcolato sull' importo dei lavori e delle somme a disposizione al lordo dei ribassi e ricompresi nell' importo dell' investimento totale. Non solo un importo per così dire "ministeriale", ma anche la liberatoria (nessuna penale) per «il supporto e la disponibilità» che darà Anas con la stipula della convenzione "correlato a ritardi rispetto alle tempistiche programmate». La società dovrebbe subentrare al Comune come soggetto attuatore. La discussione in consiglio? Magari



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

per questa convenzione, a differenza di quella del piazzale autostradale sottoscritta a maggio 2019, si aprirà una discussione consiliare ad hoc giusto per tornare al punto di partenza: se la progettazione e la messa a bando conta così tanto basteranno gli 8 milioni di euro in cassa? Con che percentuale di vedere l'autoporto realtà in tempi ragionevoli, atteso che Anas di un eventuale cronoprogramma si è già lavata le mani?

Mario Mega: digitalizzazione passi a RAM

MESSINA Nei giorni scorsi avevo espresso chiaramente il mio punto di vista scrive il presidente dell'**AdSP** dello Stretto ingegner Mario Mega sulle proposte inserite nel PNRR, cioè il piano presentato dal Governo Conte per l'utilizzo dei fondi del Recovery Fund, sulla digitalizzazione nei porti. In sostanza apprezzavo la scelta di rivalutare il ruolo delle singole **AdSP** per la formazione dei propri PCS (Port Community System) ma contestavo che il coordinamento restasse in mano a UIRNET, società a prevalente capitale privato incaricata dal MIT di sviluppare la PLN (Piattaforma Logistica Nazionale) beneficiaria negli ultimi dieci anni di decine e decine di milioni di euro che non hanno prodotto alcun risultato tangibile. Questa mia posizione ieri è diventata quella di **ASSOPORTI** che per voce del suo presidente Daniele Rossi, durante l'audizione dell'associazione davanti alle Commissioni riunite Bilancio e Trasporti della Camera sul PNRR. Tra le varie cose che ha proposto ha anche inserito alcune mie indicazioni su come rimettere in moto seriamente il percorso di informatizzazione del sistema portuale e logistico. La mia proposta, fatta propria da **ASSOPORTI**, consiste nel trasferimento di tutte le competenze di UIRNET a RAM, società a totale controllo del MIT ora guidata dal collega Zeno D'Agostino, e assegnazione di finanziamenti dedicati a tutte le **AdSP** per la creazione in ogni sistema portuale di un proprio PCS moderno, integrato con funzioni specifiche per la gestione del SUA (Sportello Unico Amministrativo). Il tutto sotto l'egida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero dell'Innovazione e con la regia di RAM. Aggiungo che oltre a questo occorrerà comunque al più presto revocare la Direttiva del MIT del maggio 2018 che indicava la necessità di trasferire i PCS esistenti a UIRNET oltre, di fatto, al blocco dei finanziamenti per queste finalità per le **AdSP** inadempienti. Ora mi auguro che le forze politiche, sia pur in un momento di grande turbolenza, facciano tesoro di questi consigli e si avvii una vera fase di riforma dell'attuale modello di sviluppo della digitalizzazione della catena logistica che non ha prodotto alcun risultato utile e rischia, come ho avuto modo di dire nei miei precedenti interventi, di farci perdere ulteriore competitività rispetto ai nostri competitor internazionali di cui, sia chiaro, nessuno segue il modello centralistico imperniato su UIRNET che da anni io combatto. La trasformazione digitale è un asset prioritario del PNRR e lo sarà anche della prossima programmazione comunitaria 2021/2027 perchè ormai l'utilizzo al meglio della tecnologia è individuato come uno dei fattori determinanti per lo sviluppo di una società più efficiente e più inclusiva. Non perseveriamo negli errori del passato. Diamo fiducia e strumenti alle **AdSP** che hanno dimostrato negli ultimi anni, in questo settore, di essere le uniche in grado di introdurre innovazione e di poter supportare le richieste del cluster.



Sviluppo della digitalizzazione delle procedure doganali

MESSINA 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.



La Sicilia

Catania

Porti, commissario per l'Autorità Catania-Augusta

Patto Pd-M5S, il Mit nomina il dirigente Chiovelli. Slitta la corsa alla presidenza

Catania. Era destinato a Gioia Tauro, dove ormai da mesi si parlava di lui come presidente dell' **Autorità portuale**. E invece in queste ore Paola De Micheli ha firmato la nomina di Alberto Chiovelli, un fidatissimo dirigente del ministero dei Trasporti, a commissario per Catania-Augusta, a seguito delle dimissioni del presidente Andrea Annunziata, nominato presidente a Napoli. Per quest' ultimo il procedimento amministrativo s' è completato prima delle dimissioni del premier Giuseppe Conte e dunque la nomina è effettiva. Mentre per l' **Autorità** Catania-Augusta il governo, prima della crisi, era ancora nella fase finale di scelta. E dunque sarà Chiovelli a traghettare l' Authority siciliana del Sud-Est verso una presidenza che sarà scelta dal prossimo esecutivo, con tutta probabilità fra 2-3 mesi. Romano, 57 anni, l' ingegnere è capo del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale. Chiovelli si è sempre occupato di trasporti ed è al servizio Piazza di Porta Pia dal 1989, ricoprendo diversi incarichi di prestigio, compreso quello di capo del personale del ministero, dopo aver lasciato, nell' aprile 2014, il posto di direttore dell' Agenzia nazionale per la sicurezza delle Ferrovie. La scelta di Chiovelli è un compromesso d' emergenza fra il Pd, alla cui matrice il neo-commissario è ritenuto vicino, e il M5S, con un asse siciliano fra il viceministro Giancarlo Cancelleri e il segretario dem Anthony Barbagallo al lavoro in questi mesi per chiudere su un nome condiviso. Non sono arrivati, però, nonostante ci fosse una sostanziale intesa di massima, a trovare un accordo sul presidente dell' **Autorità** del Sud-Est prima che cadesse il Conte-bis. E dunque è rimasta in sospeso la corsa, che fino a qualche settimana fa vedeva in vantaggio il docente universitario etneo Alessandro Di Graziano, al fotofinish con Francesco Di Sarcina (commissario a La Spezia, gradito ai renziani) e Luca Lupi (funzionario a Civitavecchia, primo nome del M5S), con più staccato l' ex generale Emilio Errigo, già commissario a Catania. Adesso si riparte da zero. O quasi. E sarà il nuovo governo a decidere. Ma. B. Twitter: @MarioBarresi.



adsp augusta-catania

Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia il romano Chiovelli nominato commissario

Nominato il commissario dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare di Sicilia orientale. Si tratta di Alberto Chiovelli, 58 anni, ingegnere meccanico, romano, dirigente di prima fascia del ministero dei Trasporti, che gli ha conferito l'incarico in seguito alle dimissioni del presidente Andrea Annunziata. Quest'ultimo lascia la guida dell' Adsp Augusta -Catania per assumere quella dell' Adsp del mar Tirreno centrale. Entrambe le nomine, quella di Chiovelli ieri e quella di Annunziata, nei giorni scorsi sono state firmate dal ministro uscente Paola De Micheli. Andrea Annunziata lascia la presidenza dell' Adsp Augusta -Catania alcuni mesi prima della scadenza naturale del suo mandato, fissata per il prossimo 3 aprile. Le sue dimissioni sono state già formalizzate e la prossima settimana tornerà in sede per congedarsi dai suoi collaboratori. Il comitato di gestione **portuale** che, con Annunziata, lo scorso martedì, si è riunito per l'ultima volta resterà, invece, in carica fino alla nomina del nuovo presidente. Continuerà ancora ad operare fino al 2023 il segretario generale dell' Adsp, Attilio Montalto, capitano di vascello ed ex comandante della Capitaneria di porto di Augusta, la cui nomina è stata proposta nel luglio del 2019 dal presidente Annunziata ed approvata e ratificata dal comitato **portuale** prima di essere sottoposta al vaglio del ministero delle Infrastrutture che l'ha accolta. Il neo commissario si insedierà la prossima settimana e giorno 11 presenzierà alla sua prima riunione col comitato **portuale**. Alberto Chiovelli è stato presidente del Cism (Comitato interministeriale della sicurezza marittima) nel periodo in cui a capo della segreteria tecnico operativa dello stesso ente c'era il capitano di vascello Montalto. L' Adsp è stata commissariata per 4 mesi, dall'ottobre del 2019 al febbraio del 2020, periodo in cui è stata guidata dal generale di brigata in congedo Emilio Errigo a seguito di una sospensione del presidente Annunziata che dopo aver chiarito la sua posizione un anno fa è tornato nel pieno esercizio delle proprie funzioni. Agnese Siliato.

