



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 10 febbraio 2021**



Prime Pagine

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

Primo Piano

10/02/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 3	25
<hr/>		
10/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 15	27
<hr/>		
	Digitalizzazione delle banchine Assoporti propone D' Agostino	<i>ALBERTO GHIARA</i>
<hr/>		

Venezia

09/02/2021	Shipping Italy	28
<hr/>		
	La riorganizzazione di Grimaldi in Adriatico penalizza i porti di Venezia e Brindisi	
<hr/>		

10/02/2021	La Gazzetta Marittima		29
	La pandemia e i traffici		
10/02/2021	La Gazzetta Marittima		30
	Rimorchiatori Panfido incontra in Prefettura		

Savona, Vado

10/02/2021	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 20	<i>GIOVANNI CIOLINA</i>	31
	Incendio all' Authority, due archiviazioni		
10/02/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 40	<i>GIOVANNI CIOLINA</i>	32
	Autorità portuale prime archiviazioni nell' inchiesta per l' incendio della sede		

Genova, Voltri

10/02/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 37	<i>ALESSANDRA PIERACCI</i>	33
	Shipping, la Liguria studia il rilancio Il traffico dei container calato del 13%		
10/02/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2		35
	Ecco i primi ostacoli sul percorso della diga di Genova		
09/02/2021	The Medi Telegraph		37
	Diga di Genova, Signorini: "L' appalto aggiudicato entro ottobre"		
09/02/2021	Borsa Italiana		38
	Genova: Signorini, entro ottobre appalto diga foranea (I fase)		
09/02/2021	NT+ Enti Locali & Edilizia	<i>di M.Fr.</i>	39
	Diga di Genova, appalto integrato sul progetto di fattibilità entro ottobre		
09/02/2021	BizJournal Liguria		40
	Genova: Circle e Saar collaborano nella gestione di un deposito costiero		
10/02/2021	La Gazzetta Marittima		41
	Nel Terminal San Giorgio tecnologia, ambiente e safety		

La Spezia

10/02/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 43		43
	Itticoltura, il trasloco fuori diga è in alto mare		
10/02/2021	La Gazzetta Marittima		44
	La Spezia chiede la ZLS		

Ravenna

10/02/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 8		45
	Dall' interno porto alla diga: il "trasloco" di un capanno		
09/02/2021	Ravenna Today		46
	"Trasporto speciale" al Porto: si sposta un capanno con la tecnologia del computer		

Livorno

10/02/2021	Il Tirreno Pagina 21	<i>M.Z.</i>	47
	Ultimatum dell'Authority ai circoli del Mediceo «O dite sì o ve ne andate»		

10/02/2021	Il Tirreno Pagina 21	STEFANO TAGLIONE	49
<hr/>			
10/02/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 48		50
<hr/>			
09/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	51
<hr/>			
09/02/2021	Port News	di Redazione	52
<hr/>			
10/02/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 48		53
<hr/>			
09/02/2021	Messaggero Marittimo	Veziò Benetti	54
<hr/>			
09/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	55
<hr/>			
10/02/2021	La Gazzetta Marittima		56
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

10/02/2021	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 50		57
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

10/02/2021	Corriere Adriatico Pagina 16		58
<hr/>			
10/02/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 38		59
<hr/>			
10/02/2021	Corriere Adriatico (ed. Fermo) Pagina 22		60
<hr/>			
10/02/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo Pagina 1		61
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

10/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 33		62
<hr/>			
10/02/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4		63
<hr/>			
09/02/2021	Affari Italiani		64
<hr/>			
09/02/2021	Ansa		66
<hr/>			
09/02/2021	CivOnline		67
<hr/>			
09/02/2021	CivOnline		69
<hr/>			
09/02/2021	Corriere Marittimo		70
<hr/>			

09/02/2021	FerPress		72
AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: nel 2020 traffici in calo per il network portuale laziale			
10/02/2021	Il Faro Online		74
Adsp: "Nel 2020 Civitavecchia il porto italiano più penalizzato dal Covid"			
09/02/2021	Informare		76
Nel 2020 il traffico delle merci nel porto di Civitavecchia è diminuito del -16,1%			
09/02/2021	Informazioni Marittime		77
Porti della Capitale in flessione del 23 per cento nel 2020			
09/02/2021	La Provincia di Civitavecchia		78
Covid, Civitavecchia il porto italiano più penalizzato dalla pandemia			
09/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	79
Il Covid colpisce Civitavecchia più degli altri			
09/02/2021	Sea Reporter		80
2020: traffici in calo per il network portuale laziale. Civitavecchia il porto italiano più penalizzato dal Covid			
09/02/2021	Ship Mag		82
Porti laziali, profondo rosso nel 2020. Musolino: Civitavecchia, scalo italiano più penalizzato dal Covid			
09/02/2021	The Medi Telegraph		84
Civitavecchia, nel 2020 traffici -22,9%			
10/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33	85
Ennesima mareggiata, distesa di sassi in piazza degli Eventi			
10/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 36	86
Fiumicino, gli spazzini del mare riprendono il largo			
09/02/2021	Il Faro Online	<i>Comunicato Stampa</i>	87
Blue Economy, Trano: "Strategici i porti di Fiumicino, Civitavecchia e Gaeta"			
09/02/2021	Latina Quotidiano		88
Trano: "La Blue Economy va sostenuta"			
09/02/2021	CivOnline		89
Adsp, Savarese si candida a segretario generale			
09/02/2021	La Provincia di Civitavecchia		90
Adsp: il capitano di vascello Savarese si candida a segretario generale dell' ente			
09/02/2021	Telefree		91
Porto di Gaeta e ZIs, incontro con il presidente dell' Authority Musolino			

Napoli

10/02/2021	Il Mattino	Pagina 30	92
Ormeggi, bando di gara nel mirino della Procura			
10/02/2021	Il Mattino	Pagina 30	93
Incuria e flop lavori il molo San Vincenzo si sta sbriciolando			
10/02/2021	Il Mattino	Pagina 30	95
«Porto, chiudere presto i cantieri»			
10/02/2021	La Repubblica (ed. Napoli)	Pagina 7	96
Annunziata frena sulla fontana di Siza			
10/02/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo		97
Tirrenia chiude Napoli			
10/02/2021	Bollettino Avvisatore Marittimo	Pagina 1	98
Napoli e Salerno, arriva il liberale Annunziata			
09/02/2021	Ansa		99
Porti: presidente Napoli, al lavoro per una nuova primavera			
09/02/2021	Ansa		100
Porti: si insedia Annunziata, ecco le sfide			

09/02/2021	Gazzetta di Napoli		101
Porti, Annunziata: manutenzione straordinaria e nuove opere le nuove sfide.			
09/02/2021	larepubblica.it (Napoli)	<i>Tiziana Cozzi</i>	102
Porto di Napoli, il neo presidente Annunziata: "Concludere presto i lavori al Beverello"			
09/02/2021	Stylo 24		103
Parla Annunziata: al lavoro per una nuova primavera dei porti della Campania			
09/02/2021	Informare		104
Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti campani del Tirreno Centrale è diminuito del -6,8%			

Salerno

10/02/2021	Cronache di Salerno	Pagina 2	105
Acque scure al porto di Salerno, "Comune si occupi con serietà di tutelare i cittadini"			

Bari

10/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 25	106
Patroni Griffi, Autorità portuale «Il recupero dell' edificio di pregio decisivo per la pianificazione del porto»			
09/02/2021	Sea Reporter		107
Il Metro-Mare da Bari ad Otranto: un nuovo servizio di trasporto marittimo regionale Webinar informativi del progetto Interreg Grecia-Italia AI SMART			
10/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 25	108
Lo storico palazzo della dogana si rifà il trucco			
10/02/2021	La Gazzetta Marittima		109
Porti verdi come hub i progetti dell'AdSP MAM			

Brindisi

10/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 21	110
PER IL PORTO DI BRINDISI È IL MOMENTO DI COLLABORARE TUTTI			
10/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 33	111
Per il porto di Brindisi è il momento di collaborare tutti			
10/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 12	112
Bene l'idrogeno, ma a che punto è l'addio al carbone?			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

10/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 27	114
Incredibile la chiusura della Polizia di frontiera			
10/02/2021	La Gazzetta Marittima		115
Gioia Tauro, dopo i record i timori			

Olbia Golfo Aranci

10/02/2021	La Nuova Sardegna	Pagina 37	<i>DI DARIO BUDRONI</i> 117
Il rione Tilibbas è rinato con la Marina autogestita			
10/02/2021	La Nuova Sardegna	Pagina 37	118
Non solo barche ma anche eventi nel segno della tradizione			

Cagliari

10/02/2021	L'Unione Sarda Pagina 20	120
Nuova passeggiata, lavori sul lungomare		
10/02/2021	L'Unione Sarda Pagina 10	121
«Un patto per il porto canale»		
09/02/2021	Ansa	122
Porti: crisi Cagliari, "riprendere trattativa con Dubai"		
09/02/2021	Sardinia Post	123
Porto Canale, un' assemblea a Bonaria: "Riprendere la trattativa con Dubai"		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

10/02/2021	Quotidiano di Sicilia Pagina 4	124
Come cambia la mobilità durante la pandemia		

Focus

10/02/2021	La Gazzetta Marittima	125
Tassazione UE: rompere il muso al mostro kraken		
09/02/2021	Shipping Italy	126
Contributo authority dei trasporti: dal Consiglio di Stato una buona e una cattiva notizia per gli operatori portuali		
09/02/2021	The Medi Telegraph	128
«I porti italiani? Giusto siano pubblici, ma tornino ad ascoltare le aziende» / INTERVISTA		
10/02/2021	L'Avvisatore Marittimo Pagina 1	129
Brexit, è corsa per 10 porti franchi		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it



Il giorno del ricordo
La tragedia delle foibe
nel baule della maestra
di **Goffredo Buccini**
e **Gian Antonio Stella** alle pagine 36 e 37



Coppa Italia
La Juve elimina l'Inter
Scintille Conte-Agnelli
di **Mario Scornati**
alle pagine 42 e 43



Su vaccini e studenti

LE SCELTE DA FARE IN FRETTA

di **Daniele Manca**

Due i temi che in queste ore il presidente incaricato Mario Draghi ha posto con più decisione all'attenzione delle forze politiche nel corso delle consultazioni. Uno è stato la scuola, l'altro la necessità di una forte accelerazione nella campagna di vaccinazione. In fase di formazione dei governi spesso e giustamente si pone l'accento sui programmi e sulle molte ambizioni che le nascenti maggioranze si propongono di realizzare. Un terreno sul quale i partiti si muovono agilmente e trovano la loro ragion d'essere.

continua a pagina 26

Il peso del Nord

IL PARTITO DEL PIL E LA LEGA

di **Dario Di Vico**

Come è cambiato il Nord nell'anno della pandemia? Come l'economia italiana di flusso ha reagito al blocco della mobilità? Le domande sono di qualche interesse non solo perché dietro la conversione europeista della Lega si intravede la forza elettorale dei territori settentrionali ma anche per raccontare come il richiamo al Nord non sia una sorta di ideologia. Contiene invece un'attenta osservazione dei movimenti reali dell'economia. Parliamo dalle fabbriche rimaste aperte grazie al protocollo imprese-sindacati.

continua a pagina 7

Il premier incaricato lavora su programma e squadra: niente aumento delle tasse e condoni, modello Genova per gli appalti

Il caos 5 Stelle sulla via di Draghi

Grillo: aspettiamo che parli. Slitta il voto su Rousseau. Il «si» di Zingaretti, Berlusconi e Salvini

Sulla via del governo Draghi il caos M5S. Il voto su Rousseau slitta. Grillo: «Aspettiamo che parli». Il premier incaricato, al lavoro su programma e squadra, ieri ha ricevuto i «si» di Zingaretti, Berlusconi e Salvini.

da pagina 2 a pagina 10

L'EX PRESIDENTE DEL SENATO

Addio a Marini, leader mediatore



di **Enrico Marro**

Sindacalista, leader di partito e grande mediatore, ministro, presidente del Senato. Franco Marini è morto, aveva 87 anni. Guidò la Cisl e il Partito popolare. A gennaio si era ammalato di Covid.

a pagina 11 **Ducci**



A Montecitorio il saluto gomito a gomito tra il presidente incaricato Mario Draghi, 73 anni, e Silvio Berlusconi, 84

ALL'INTERNO

INTERVISTA CON CRIMI «Al governo? Presto per dirlo»

di **Monica Guerzoni**



Al governo «non andremo a tutti i costi». Così Vito Crimi, capo politico del M5S. «Chieste garanzie sul Mes e scuola. Draghi ci ha rassicurati».

a pagina 5

LA GIORNATA

I capi, le battute: come uno show

di **Fabrizio Roncone**

Lo show dei leader di partito a Montecitorio. Il ritorno di Silvio. Poi Grillo e Zingaretti, battute e incontri ravvicinati.

a pagina 9

PIÙ GIORNI IN CLASSE E NUOVE ASSUNZIONI

Calendario e prof Così sarà la scuola

di **Gianna Fregonara**

In nuovo governo avrà nel suo programma misure «strutturali» per rilanciare l'istruzione e, del resto, nel Recovery plan ci sono 29 miliardi a disposizione di riforme e miglioramenti del settore. Per recuperare i giorni persi la scuola potrebbe veder prolungare le lezioni oltre il normale calendario previsto, così come si potrebbe incrementare, magari con la regolarizzazione dei precari, il numero dei professori. Professori che saranno in cima alla lista delle categorie da vaccinare in fretta proprio per garantire la sicurezza delle lezioni.

a pagina 10 **Santaripa**

GIANNELLI

TUTTI EUROPEISTI



BRUXELLES MODIFICHERÀ LA RIPARTIZIONE TRA PAESI

Piano Ue per i vaccini: l'Italia avrà più dosi

di **Lorenzo Salvia**

COMME DATARO.COM Come si previene la terza ondata

di **Milena Gabanelli** e **Simona Ravizza**

Prevenire la terza ondata con lo studio di tre fattori.

a pagina 15

«A breve» dovrebbero arrivare dall'Unione europea «novità positive». Mario Draghi nel suo secondo giro di consultazioni ha parlato anche di vaccini. Dietro le sue parole la svolta tanto attesa da Bruxelles: aumento delle forniture complessive all'Ue e una rimodulazione delle quote nazionali che potrebbe dare all'Italia una fetta maggiore di quella prevista finora.

da pagina 12 a pagina 14

Sabino Cassese

UNA VOLTA IL FUTURO ERA MIGLIORE

Lezioni per invertire la rotta

in libreria e in edicola SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Sic transit gloria Conte, però che rapidità. Ancora alla fine di gennaio — dieci giorni fa — una metà del Parlamento gridava compatta «Conte o morte», i ciampollilli s'accalcavano alla sua corte e i sondaggi facevano a gara nel certificarne la popolarità. «Giuseppe» il leader per caso, il padre della Patria chiusa in casa, il conquistatore del denaro d'Europa, il federatore del centrosinistra e via salmeggiando. Ma appena Conte ha ricominciato a non contare, si è ritrovato in mano una lettera di licenziamento controfirmata dai suoi stessi soci, e senza neanche uno straccio di liquidazione.

Il ministero degli Esteri meglio di no, altrimenti Di Maio si offende. La Giustizia, manco a parlarne. La candidatura a sindaco di Roma, ecco, se proprio ci tie-

I Contegabbana

ne, ma tanto non ci tiene. A un certo punto Radlomecato lo ha spedito addirittura a Bruxelles come commissario europeo in cambio di Gentiloni e milioni, ma era una manovra diversiva. Restava un collegio vacante di senatore a Siena, quasi una mancia per un ex-presidente del Consiglio fresco di beatificazione come lui. Ieri Boschi e Zingaretti gli hanno negato anche quella. Boschi con qualche perfidia, ma tra avversari giurati ci sta, e il Pd con le classiche tecniche del ghosting (scompare di colpo) e dello scari-cabile, utilizzate in amore dai meno coraggiosi per liberarsi di un partner che non serve più, senza precludersi la possibilità di richiamarlo un domani, casomai.

COALVI RAZZA PIEMONTESE

Coalvi

10210
9 771120 498108





Dopo anni di campagne anti-euro e Ue, Salvini fa l'europeista e costringe i suoi a votare il Recovery che avevano appena bocciato. Fino al prossimo dietrofront



Mercoledì 10 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 40
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 a/b postale D.L. 355/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

DANNI DAPPERTUTTO
Il piano Bertolaso bocciato dal Cts e il flop in Umbria

BISBIGLIA A PAG. 11

IN CLASSE A LUGLIO?
Scuola, sindacati contro Draghi: "La Dad è lavoro"
DELLA SALA A PAG. 6

GL'ISPETTORI DELL'OMS
"Covid naturale e non fabbricato nel laboratorio"
IACCARINO A PAG. 10 - 11

E I POVERI CREPANO
Brasile, il vaccino privato va solo a chi paga 200 \$
GROSSI A PAG. 18

TUTTI SUL CARRO
Quei "draghetti" minori da Sgarbi a Razzi e Maglie
Fabrizio d'Esposito

L' afflato universale che avvolge Mario Draghi (sempre sia lodato) nella sua epifania politica è un omaggio continuo alla fantasia. Non solo Beppe Grillo e Silvio B. che s'incrociano a Montecitorio, per citare i "draghetti" maggiori. Ieri mattina, nella piazza davanti alla Camera, è ricomparso Diego Volpe Pasini, primo teorico del patto renzusciano e guru di Forza Italia per qualche tempo.
A PAG. 20



BILANCIO Promemoria per i fan dei "governi dei migliori"
I disastri dei "competenti" e i successi dei "peggiori"
Da una parte le riforme attese da anni come il Reddito, la giustizia e il taglio dei parlamentari. Dall'altra attacchi al lavoro, debiti, regali alle banche e a Confindustria
CANNAVÒ E DI FOGGIA A PAG. 8 - 9



ALLEATO PREGIUDICATO SFUGGE AI PROCESSI, MA VA DA DRAGHI
RIECCOLO
M5S, ALT AL VOTO DEGLI ISCRITTI



IL SECONDO GIRO
VI AVAI DAL PREMIER: ARRIVA B. E TORNA GRILLO, CHE RINVIÀ I CLIC SU ROUSSEAU E ATTACCA LA LEGA. GLI EUROSOCIALISTI CRITICANO IL PD CHE APRE A SALVINI
BARBACETTO, DE CAROLIS, PALOMBI, SALVINI E ZANCA A PAG. 2 - 3 - 4 E 5

COME SARÀ IL FESTIVAL
Sanremo del 2021 è un Fiorello Show nei panni di Renzi



TRUZZI A PAG. 23

LE NOSTRE FIRME
• Padellaro Il fascino di astenersi a pag. 4
• Davigo La prescrizione è anti-Ue a pag. 21
• Lerner Salvini resta un pericolo a pag. 13
• Truzzi Quei tifosi dell'aristocrazia a pag. 13
• Robecchi Le nuove Metamorfosi a pag. 13
• Delbecchi Che fa Mario ai media a pag. 15

SCALESI RISCOPERTO
Anche la Tunisia ha un 'maledetto' alla Paul Verlaine
PARIS A PAG. 22

La cattiveria
Ultim'ora. Scoperta variante leghista che muta a seconda del presidente del Consiglio incaricato
WWW.SPINOZZA.IT

Memento Monti

» Marco Travaglio
Se anche gli iscritti 5Stelle gli diranno sì, Mario Draghi avrà la fiducia più larga della storia repubblicana: 596 deputati su 629 e 302 senatori su 321. Gli voteranno contro soltanto i 33 deputati e i 17 senatori FdI (e meno male che c'è la Meloni: i governi senza opposizione esistono solo nelle dittature). Un record bulgaro che straccerebbe quello dell'altro SuperMario, Monti, "fiduciato" 10 anni fa con 556 voti alla Camera e 281 al Senato (contrari solo i 59+25 leghisti, a cui s'aggiunsero ben presto i 21+12 dipietristi di Idv, che avevano votato solo la prima fiducia per poi passare all'opposizione). Monti per tre mesi fece il bello e il cattivo tempo sull'onda di un'emergenza drammatica: lo sfascio economico-finanziario in cui il governo B.-3 ci aveva precipitati. Poi, dinanzi alle scelte impopolari di massacro sociale dettate dalla lettera della Bce di Trichet & Draghi, che fecero pagare ai pensionati e ai lavoratori l'intero costo della crisi, la luna di miele finì e iniziarono i distinguo dei partiti. B., capo di quello di maggioranza relativa, iniziò a fare il capo dell'opposizione con la grancassa dei suoi media: Monti passò dal consenso al dissenso e fu persino costretto a sloggiare anzitempo. Tentò di vendicarsi fondando Scelta Civica con Finis Casini, ma nel 2013 prese poco più dei voti degli alleati Fli e Udc. Gli elettori punirono duramente anche i due azionisti principali del suo governo, Ft e Pd, che persero 6,5 e 3,5 milioni di voti, regalando il 25,5% ai debuttanti 5Stelle.
Ora, Draghi non è Monti e l'Italia del 2021 non è quella del 2011: grazie a Conte e ai presunti "incompetenti", lo Stato non ha problemi di cassa, anzi sta per incamerare 250 miliardi dall'Uetra Recovery e fondi di coesione, non appena presenterà quel Plan che sarebbe già pronto se l'Inasominabile non avesse preso in ostaggio dal 5 dicembre. E le altre emergenze sono avviate a soluzione da Conte e dai presunti "incompetenti", con una gestione della pandemia e una campagna vaccinale tra le più efficaci d'Europa. Ma i frutti di quella cascata di soldi si vedranno tra qualche anno, quando anche Draghi sarà passato (forse al Colle). Il suo governo, però, è molto simile a quello di Monti perché tiene tutti dentro. Il che oggi è un elemento di forza. Ma, quando cambieranno i sondaggi e finirà la luna di miele coi partiti, sarà un fattore di debolezza. A meno che qualcuno non creda davvero che il M5S della Spazzacorrotti, delle manette agli evasori, della legge sul voto di scambio politico-mafioso e della blocco-prescrizione possa convivere amabilmente per due anni con un corruttore seriale, pregiudicato per frode fiscale, nove volte prescritto per gravi reati, amico e finanziatore dei mafiosi.
SEGUE A PAGINA 24





ANNO XXVI NUMERO 34

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

MERCOLEDÌ 10 FEBBRAIO 2021 - € 1,80

Un'altra vittima illustre al New York Times. La polizia woke, giovane e autoritaria, cancella il dissenso interno e anche la competenza

Donald McNeil è un giornalista americano il cui nome forse non vi dice niente ma è molto probabilmente avete letto di recente: al New York Times dal 1976, corrispondente dall'Africa e dall'Europa per molti anni, oggi 67enne, McNeil è specializzato in scienze, salute e soprattutto epidemie. Ha scritto del virus Hiv, di malaria, influenza suina e aviaria, di Zika, Ebola e naturalmente del coronavirus. Nell'ultimo anno la sua competenza è stata molto utile ai lettori e anche per il New York Times nell'incertezza emotiva e informativa della pandemia, McNeil è uno di quei giornalisti che hanno fatto la differenza. C'è chi dice che il Pulitzer è assicurato, ma intanto non ha più il suo posto di lavoro: è stato licenziato.

Nel 2019, McNeil era andato in Perù in un viaggio-studio

con un gruppo di liceali e durante una cena una studentessa gli aveva posto una domanda: una sua amica, quando aveva 12 anni, aveva usato in un video l'n-word, il dispregiativo contro le persone di colore, era giusto sospenderla? McNeil le aveva chiesto il contesto dell'utilizzo di quella parola e era stata usata come un insulto diretto o no e chiedendogli lo stesso McNeil aveva citato la parola proibita. Così è partito lo scandalo interno al quotidiano newyorkese, che all'inizio è stato circoscritto dal direttore esecutivo Dean Baquet che ha compreso la differenza tra utilizzare una parola insultando e citarla. Baquet ha detto che McNeil ha sbagliato, ma che le sue intenzioni non erano "cariche d'odio né maliziose" e quindi bisognava dargli "un'altra chance". Poi però è arrivata la lettera di 150 dipendenti del New York Times al management: "La nostra comunità è in-

dignata e addolorata", scrivono, e nonostante l'impegno a bandire questi comportamenti, è deciso di salvare McNeil che non soltanto ha usato la parola proibita ma che, secondo "odiosi e passati dipendenti" del quotidiano, "ha mostrato pregiudizi verso le persone di colore nel suo lavoro e nelle interazioni con i colleghi", che dopo il viaggio poi, lui era pagato per insegnare ai ragazzi, "ha dichiarato che il suprematismo bianco non esiste". I 150 citano lo stylebook interno che definisce le regole del linguaggio in cui si dice che insulto come quello utilizzato da McNeil contribuiscono "alla brutalità del discorso pubblico" ostendendo quello che il libretto stile dice subito dopo, cioè che se l'utilizzo delle parole "è essenziale alla comprensione del lettore" si può discutere intensamente di fare un'eccezione. Soprattutto i 150 dicono: "Le intenzioni", cioè la giustificazione di Baquet, "sono irri-

levanti". Ma questo non importa, la differenza tra utilizzare un insulto e citarlo non importa: l'ha detto e basta. Per di più che è anche un uomo intrattabile, è difficile lavorare con lui, non rispetta le sensibilità altrui: questo non era nei capi d'accusa formali, ma in quelli sui social.

McNeil ha perso il lavoro. Baquet e gli altri si sono sottomessi all'indignation del 150, questa nuova polizia morale che dentro al New York Times ha già determinato altre epurazioni eccellenti, che è giovane, e sindacalizzata (anche se ha una solidarietà molto selettiva), è woke, è autoritaria. Soprattutto ha un grande potere: il New York Times non riesce a gestire con conseguenze che non riguardano soltanto la sua credibilità. Le grandi prughe autoritarie della storia insegnano che il dissenso viene cancellato, certo, ma spesso pure la competenza.

La salita al Colle venerdì

Draghi alle prese con la voglia di governo di Salvini e Zingà

I leader di Lega e Pd ora puntano a un posto da ministro. Ma il premier si prepara a giocare con i veti incrociati

Renzi: "Io non entro"

Roma. Mario Draghi così, si vede per O forse no. Uscito dall'incontro col premier incaricato, Andrea Orlando mostra un piglio battagliero. "Visto? Ci ha parlato di una cessione di sovranità all'Europa. Sono curioso di sapere cosa ne dirà Salvini". Solo che Salvini esce e festeggia. "Il professor Draghi ha parlato di Europa, e di come difendere l'interesse italiano in sede europea". E del resto la delegazione di Lega, al mattino, aveva apprezzato quei riferimenti di Draghi "a un'economia sociale di mercato", e pure il renziano Davide Farone poteva rivendicare la sua vittoria: "Ha dato priorità alla vaccinazione degli insegnanti, come li aveva chiesti". Ai Cinghe stelle, manca a parlare chiusura sul Mes, difesa del reddito di cittadinanza, benedizione del superministero della Transizione energetica chiesto da Beppe Grillo. (Valentini segue nell'inserto D)



MARIO DRAGHI

Rousseau o Socrate?

M5s a pochi metri dalla scissione. Dibba vota no. C'è chi propone l'astensione e il rinvio

Roma. E' il loro referendum di naufragio nazionale, l'ultimo dei loro voti patetica. La soluzione? Rinvio. Se vince il sì a Mario Draghi se ne andranno quelli del no e se vince il no usciranno quelli del sì. Anche questo si deve a Matteo Renzi. Non ha fatto cadere solo un governo. Rischia di fare separare Di Battista da Di Maio, Grillo da Casaleggio. Nessuno li aveva mai accompagnati a pochi metri dalla scissione. Ieri il M5s ha prima deciso di chiedere alla piattaforma Rousseau un voto sul governo, ma a ora di cena era però indeciso, ma si è interrogata sulla necessità di non decidere. In quale luogo del mondo l'adesione a un governo di salvezza passa dal voto di una carcassa? (Carnus segue nell'inserto D)

"Sistemerà la Patria"

Franca Chiampì al Foglio: "Draghi ce la farà. Gli vogliamo bene. Spinsi Carlo a farlo tornare"

Roma. "Noi gli vogliamo bene, gliene abbiamo sempre voluto. Vogliamo bene anche a sua moglie. Fa il mio marito a volerlo con sé, e anche lo dissi la mia, eh. E' una parte del no. Parlo al plurale maistatisti perché Carlo è come se stesse sempre ancora vicino a me". Franca Pilla o "Lady Franchezza", come la ribattezzarono i quirinalisti, è la vedova di Carlo Azeglio Ciampi. Ha attraversato il Novecento in cavalleria e lo scorso 19 dicembre ha compiuto cento anni. Donna Franca risponde alla telefonata del Foglio di prima mattina. "Parli forte, abbia pazienza", dice con una voce ancora densa di energia. La disturbano per Draghi, il primo dei Ciampi-boy. "Lo scriva: Mario sistemerà la nostra patria, ne sono sicura". (Cantatieri segue nell'inserto D)

Prepotenza del sorriso

Il Cav. torna dopo un anno di assenza. Per Draghi. Cronaca di una rentrée da taumaturgo

Roma. E' secesso dalle scalette del suo aereo alle 10.30, sotto un cielo che per sapienza del destino, tra le nuvole sinistre, virava a quasi stessa tonalità di azzurro dei cartelloni pubblicitari del 1904. Lucia Ronzulli, senatrice e sua assistente, se ne accorge subito. E infatti: clik. Prima immagine del grandierimento in Italia, a Roma. Dopo un anno di assenza, E. già sotto la mascherina sorrideva. Silvio Berlusconi. In un apparizione che preparava il disvelamento finale, ovvero il gesto di togliersela quella Pn2, qualche ora dopo, a Montecitorio, per mostrare quello stesso sorriso a Mario Draghi. Più forte di qualsiasi parola, accordo, promessa. Voleva assolutamente quel sorriso si vedesse. E infatti si è visto: eccome è finito pure su internet, in un video rubato dalla stanza più protetta della Repubblica. Berlusconi da del tu a Draghi, unico tra tutti i leader politici. E allora l'impressione, ieri, era che il Cavaliere, col suo volto che ormai affievolisce le malattie, l'età e gli inciampi, abbia sviluppato inconsciamente quel principio che Le Goff attribuiva ai Re taumaturghi. La capacità di curare con l'imposizione delle mani, anzi del sorriso. Funzione ipnotica. Non da sregato, ma da nome della salute, prepotenza del sorriso di fronte a Draghi, vista fatale. Ieri tutti ne volevano un pezzo, del Cav. Un centimetro, uno spicchio, i cortigiani, i deputati, persino i giornalisti. (Melo segue nell'inserto D)

WIL GOVERNO DELL'OTTIMISMO

I vincoli europei cruciali per la crescita, il giustizialismo nemico della resilienza, la cultura del no come primo vizio del paese. Perché le consultazioni di Draghi mostrano ai partiti sei anni da sogno

In attesa di capire se quello che verrà sarà davvero il governo degli ottimisti, la giornata politica di ieri ci ha offerto molte ragioni per credere che la stagione di Mario Draghi sarà certamente la stagione dell'ottimismo, e forse persino del buon umore. Lo sarà per le ovvie questioni politiche, per gli splendidi incroci tra Beppe Grillo e Silvio Berlusconi, per i favolosi intrecci tra Nicola Zingales e Matteo Salvini e lo sarà perché aveva la stragrande maggioranza delle forze politiche italiane pronte a rinunciare a qualcosa per far fare un passo avanti al proprio paese è uno spettacolo unico che in questo momento storico nessun'altra nazione europea è forse in grado di rivendicare. Mette di buon umore vedere Grillo e Berlusconi lottare per lo stesso presidente del Consiglio. Mette di buon umore vedere Zingales e Salvini ritrovarsi sulla stessa agenda politica. Mette di buon umore ascoltare Draghi che sulle politiche migratorie l'Italia deve seguire un approccio europeista e non nazionalista. Ma ciò che mette di buon umore è ascoltare dalla voce viva di coloro che ci hanno partecipato alle consultazioni con Draghi ciò che il presidente incaricato ha detto alle varie delegazioni che ha ricevuto a Montecitorio. Un programma di governo riassumibile in cinque punti. Primo: un'urgente riforma della Pubblica Amministrazione che permetta di contrastare il potere di interdizione costituito dai mille colli di bottiglia che tengono in ostaggio il paese - e dunque Tar, veti delle soprintendenze, vincoli ambientali. Secondo: una riforma della giustizia che permetta non di allungare ma di accorciare i tempi dei processi - e dunque probabilmente riforma della prescrizione da rivedere. Terzo: una riforma del fisco progressiva costruita rimodulando le imposte ideata non per aggiungere nuove tasse ma per combattere la giungla fiscale - e dunque più ordine e meno agevolazioni e niente flat

tax. Quarto: un nuovo piano vincente ideato per mettere al centro della ricostruzione del paese i giovani e la scuola. Quinto: nuove categorie a rischio vaccinare subito i docenti. Quinto: lo sblocco dei cantieri sul modello Genova, modello espressamente citato ieri da Draghi nei colloqui con alcune delegazioni per riuscire a spendere, oltre ai 209 miliardi del Recovery plan, i famosi 130 miliardi già stanziati in giro per l'Italia su progetti cantierabili delegando, a partire dal codice degli appalti, tutte le norme dell'ordinamento italiano, a esclusione di quelle penali, e ponendo come unico palette i principi indefinibili dell'Unione europea e quelli costituzionali. Punti del programma a parte la vera rivoluzione del metodo Draghi va individuata concentrandosi non su quanto durerà il governo (il retrosensismo avrà vita difficile) ma su quanto sarà difficile per il paese (il futuro), ma su cosa vuol dire per un paese come l'Italia iniziare a mettere ordine. Il presidente del Consiglio, regala le discussioni sul vincolo esterno (ovvero l'Europa) e cominciare così a occuparsi del più urgente vincolo interno (i vizi del paese). Il comitato di lavoro generato dall'eropeizzazione improvvisa del sistema politico italiano (Lega e M5s fino a quattro anni fa volevano uscire dall'euro, oggi difendono l'uomo che ha salvato l'euro) e dalla necessità del nostro paese di scrivere entro fine aprile un piano per il Recovery, che sarà per i prossimi sei anni (e che come spiega oggi David Carretta non potrà essere cambiato dai governi futuri) proietta l'Italia in una dimensione del tutto inedita e persino eccitante. L'Europa diventa per tutti un alleato per lo sviluppo, la crisi diventa per tutti un'opportunità per la crescita, il giustizialismo diventa per tutti un nemico della resilienza, l'efficienza diventa per tutti un obiettivo per la rinascita, la lotta contro la cultura del no diventa finalmente per tutti una priorità per l'Italia. (Carnus segue nell'inserto D)



MARCO SCARFONE

Liti sovraniste

C'era un accordo tra i nazionalisti europei che la Lega pro Recovery sta violando

Bruxelles. La Lega di Matteo Salvini ieri ha fatto un passo per cercare di entrare nell'establishment del Parlamento europeo al Parlamento europeo a favore del regolamento che istituisce il Recovery Fund. La decisione è stata presa subito dopo l'incontro di Salvini con Mario Draghi a Roma. Ma la strada per una riabilitazione europea appare ancora lunga. La porta di ingresso del Partito popolare europeo rimane sbarrata con Salvini alla testa del partito. "Non bastano un paio di voti per diventare all'improvviso europeisti", spiega al Foglio una fonte del Ppe. "Salvini in questi anni si è dimostrato totalmente inaffidabile. Noi abbiamo bisogno di interlocutori nel centrodestra in Italia perché Forza Italia sta scomparendo. Nella Lega ci sono dirigenti pragmatici come Giancarlo Giordetti. Ma con Salvini per ora è impossibile". Oltre agli attacchi all'Ue, pesa la lunga alleanza con Marine Le Pen e altri partiti dell'estrema destra antieuropea. Eppure le fondamenta di quell'alleanza, che è diventata il gruppo Identità e democrazia al Parlamento europeo, vacillano con il "sì" della Lega al Recovery. (Carnatieri segue nell'inserto D)

Andrea's Version

Magico nei porsì, magico per curriculum vitae, magico in Europa, magico in America, dove gli uomini più potenti del mondo danno ordine: "Non sapete come fare? Chiamate Mario!", magico quando parla, quando ascolta, magico per sobrietà, magico con la sua signora, ma metti poi che per hobbit suoi magici cantava il piffero e non l'abbia mai detto? (Cantatieri segue nell'inserto D)

La pagella del Recovery plan

Il piano nazionale di Draghi impegnerà l'Italia per sei anni

Bruxelles. Il piano nazionale di riforma e resilienza che porterà la firma di Mario Draghi impegnerà l'Italia per i prossimi sei anni e le riforme finanziarie il principale strumento finanziario di Next Generation Eu per fornire stanziamenti e prestiti agli stati membri. I risultati del voto saranno annunciati questa mattina, ma l'esito è scontato: la stragrande maggioranza dei deputati europei si è espressa a favore. Il vicepresidente della Commissione europea, Valdis Dombrovskis, ha annunciato che il regolamento andrà in Gazzetta Ufficiale il 18 febbraio. Da quel giorno i governi potranno presentare formalmente i loro piani nazionali di ripresa e resilienza. Per l'Italia, come per altri, sarà il momento della verità sulla parte dimenticata del Recovery fund: le riforme strutturali. (segue nell'inserto F)

Fantanoia

"Raised by Wolves", altro caso in cui un regista come Ridley Scott dà il peggio di sé in una serie tv

Ci andrò raccontano barzellette. Sceme. Succede dopo un'attesa di quasi 25 anni. Ridley Scott, regista planetario dove ha una missione da compiere. Genitoriale: sappiamo subito che si chiamano Padre e Madre. Hanno con sé un certo numero di embrioni surgelati, che dopo nove mesi (debitamente nutriti con tubicini attaccati all'androide Mamma) diventano bambini e vanno incontro al perfetto. Il pianeta del resto pare pochissimo ospitale, le piante vengono su come Spalacchio. Quando in "Raised by Wolves" comincia a succedere qualcosa, di noi pupi (diversamente colorati) è rimasto solo un ragazzino bianco chiamato Campion. Vivono sotto una tenda igloo - gonfiabile, ma ha i segni dei blocchi di ghiaccio. Abbiamo visto tutti i particolari, nella speranza che tornassero utili per capire la storia. Sforzo inutile: quel che accade e soprattutto quel che non accade, per cominciare a quel modo "umanità - viene sempre detto a parole, mal mostra. Perlopiù nelle due prime puntate (sono dieci in tutto, dal più pregiato Sky Atlantic e NowTv). Dovrebbero essere le due altre serie, dirette da Ridley Scott, peraltro produttore dell'intera serie scritta da Aaron Guzikowski: già scenneguate del presidente Trump, che invece è il canadese Denis Villeneuve, attori Hugh Jackman e Jake Gyllenhaal. Purtroppo, un altro caso di prodotto seriale che tira fuori da un regista il peggio di sé, non fosse questa l'ultima più adatto alla sperimentazione. Forse il copione andava più veloce. Di sicuro la messa in scena fa di tutto per rallentare il ritmo. C'è il tempo per guardare una tetta tutte le piogge, la tuta poco elastica - grigia su paesaggio desolato grigio - degli androidi. Padre è nero, Madre pare un'Irlandese con i capelli rossi. Anche nel 2145 (l'unica data che vediamo, riferita a una battaglia nei cieli di Boston) bisogna omaggiare la correttezza politica. E i ruoli restano immarcescibili. Il Padre allunga le mani con il cino, Padre esplora i dintorni (mostrandoci assai poco atletico per un androide). Pensa che quando lui e Madre saranno fuori uso il ragazzino Campion dovrà ricongiungersi agli umani come lui, quando finalmente sotto spalacchio paradiso arriva una nave spaziale con a bordo uomini in carne e ossa - sia pure ridicolmente abbigliati - allo spettacolo vengono lanciati brandelli di spiegazione. C'è stata una terribile guerra di religione. I sopravvissuti arrivati su Kepler-22b vengono chiamati mitraci. Residuo di un'epoca barbara, sostengono gli androidi che si dichiarano "atei, pacifisti, tecnocrati" (eppure celebrano il numero 5 come misura di tutte le cose). (segue a pagina due)

Si cambia sui vaccini

Altro che "vaccino autoctono". Meglio produrre in Italia i vaccini già approvati. La svolta di Draghi

Roma. Due temi cruciali sui quali Mario Draghi intende imprimere una svolta sono i vaccini e i vaccini. Un'ipotesi è quella di prolungare fino a giugno l'anno scolastico per recuperare parte della formazione perduta, da affiancare alla vaccinazione prioritaria di insegnanti e operatori scolastici. La strategia vaccinale subirà quindi delle modifiche. Nelle consultazioni con le forze politiche, il presidente del Consiglio incaricato avrebbe anche manifestato l'intenzione di fermare il progetto del "vaccino inattivato", quello dell'accordo Invitalia-Reithera, perché ora l'urgenza è produrre i vaccini già approvati senza aspettare gli esiti incerti di una sperimentazione. Insomma, non tenerne capacità produttiva congelata per l'ipotesico "vaccino autoctono" perseguito dal commissario straordinario Domenico Arcuri, ma cercare accordi con le case farmaceutiche per aumentare la produzione europea (e quindi italiana) dei vaccini efficaci autorizzati. Meno sovranismo, più pragmatismo. Del piano di vaccinazione, la più importante riforma strutturale che il governo dovrà realizzare nei prossimi mesi, sarà necessario rivedere la logica e l'organizzazione delle autorizzazioni. Perché se al momento il collo di bottiglia è la capacità produttiva, cosa che spetta alle aziende farmaceutiche, presto lo diventerà la capacità di distribuzione, che invece spetta allo stato. Da settimane sul Foglio abbiamo evidenziato discrepanze tra Roma e Bruxelles sul numero di dosi disponibili e sui tempi degli obiettivi di copertura. La presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen sostiene che l'obiettivo è vaccinare il 70 per cento della popolazione europea entro l'estate, mentre in Italia il governo aveva promesso di poterla a questo target entro l'autunno o fine anno. Allo stesso modo, sui forniture notavamo che nei numeri diffusi dal governo mancavano 40 milioni di dosi del secondo ordine Pfizer da 300 milioni di dosi annunciati dall'Ue l'8 gennaio. Ieri il ministero della Salute ha pubblicato l'aggiornamento dei richiami ai vaccini e sono spuntati 25 milioni di dosi del secondo contratto Pfizer (ne mancano 15 milioni). La tabella di marcia indica che presto la scarsità di dosi non sarà più un problema. Nel secondo trimestre del 2021 riceveremo da 50 a 64 milioni di dosi (dipende dall'approvazione dei vaccini J&J e Curevac) sufficienti per raggiungere copertura che va dal 34 al 72 per cento della popolazione entro giugno. E nel terzo trimestre arriveranno altri 68 milioni di dosi che permettono di vaccinare, entro settembre, oltre il 100 per cento degli italiani. E quindi possiamo raggiungere l'immunità di gregge già in estate se, a partire dal mese di aprile, si faranno in media dalle 550 mila alle 700 mila vaccinazioni al giorno. Ma l'Italia è preparata? (Luciano Caporin)

Già la mascherina. La coerenza è peggio della malattia

Quando due saggi indicano la strada giusta, è facile a capirli guardando la mascherina e non la luna. Il video di Draghi e Berlusconi. CENTRO MARCO CLEGGIA. I luciferi che si salutano felici come due congiunti che si rivedono dopo tanto tempo è l'leona di una ritrovata coerenza nazionale come non si vedeva dal Mundial del '82. Eppure c'è gente che ha esultato perché il presidente è abbassato un istante la mascherina. E chisseneffrega della mascherina? A parte che il Cav. dal Covid è guarito, e Draghi l'avranno già vaccinato sul Brattania, quel che c'era da vedere era che era tutt'altro. Ma i talebani del Nostro coperto, noi giusta ma da cui non ver-

ra la Salvezza delle Nazioni, sono tali e quali a livello di comprensione di quelli che guardano il quadro politico e vedono solo la "coerenza". Che troppe volte è sinonimo di scemenza. Questo che ancora ieri, mentre Salvini sembrava un De Gasperi o un De Gaulle, dicevano che non si può fidarsi, prima aveva la felpa. Preferendo continuare a cullarsi nella corrente thailandese. E quelli che sghignazzano perché i cinque stelle hanno fatto il governo di coerenza che manco le mutande. Preferendo che su Rousseau vinta DiBba, che almeno possono continuare a pensarla come la prima. Senza capire che esiste il primo ministro che non ha la cervice. La coerenza è peggio della malattia. (Maurizio Crippa)



il Giornale



MERCOLEDÌ 10 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 34 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
028.7322.4371 | Guida Ed. notte@solferino.it

L'INCONTRO CON DRAGHI

EFFETTO BERLUSCONI

Il Cavaliere: «L'ora è grave, basta interessi di parte: il premier decida autonomamente». Grillo stoppa fronda e Rousseau: «L'ex Bce uno di noi»

IL NUOVO FISCO: NO A PATRIMONIALE, FLAT TAX E ALTRE IMPOSTE

■ Silvio Berlusconi ha guidato personalmente la delegazione di Forza Italia davanti al presidente incaricato Mario Draghi. Un segnale importante «nell'ora più difficile per il Paese», ha detto il Cavaliere. Intanto M5s si spacca: rischio scissione.

servizi da pagina 2 a pagina 11

LA TRAVERSATA DEL DESERTO

di **Alessandro Sallusti**

Ieri è ufficialmente finita una traversata nel deserto che Silvio Berlusconi e Forza Italia iniziarono, loro malgrado, nell'estate del 2013 con prima la condanna e poi la sciagurata espulsione del Cavaliere dal Senato, grazie all'utilizzo retroattivo della Severino. Berlusconi è rientrato - invitato e riverito come pochi - nel palazzo del potere e da domani lui, i suoi uomini e le sue donne tornano dopo otto anni alla guida del Paese, questa volta al fianco di Mario Draghi. Ne è passata di acqua sotto i ponti della politica da quel 2013, e se oggi accade quel che accade è anche perché con pazienza Berlusconi ha saputo costruire nel tempo una possibile alternativa ai governi dell'«uno vale uno» e portare alla fine sullo stesso obiettivo lo scaltipante e scoppiante Matteo Salvini.

Tenere insieme Forza Italia - ma direi anche la coalizione di centrodestra - durante la frustrante traversata lontano dal potere e dalle luci della ribalta politica non è stata una impresa facile, anche perché deputati e senatori sono categorie facili alla depressione e gli elettori non amano stare dalla parte dei perdenti. Strada facendo si sono inevitabilmente persi per strada pezzi di consenso, ma alla fine ha avuto ragione lui se è

vero che il fine (portare al governo principi economici e sociali di stampo liberale) giustifica i mezzi (governare temporaneamente con i nemici di ieri e di domani).

Berlusconi infatti ieri è stato chiaro: l'alleanza di Forza Italia è con Mario Draghi, non con il Pd né con i Cinque Stelle e neppure con Matteo Renzi, con i quali ci si confronterà nelle urne appena possibile. Tutto il resto al momento poco interessa, non conta. Per leggere il senso e la prospettiva di questo nuovo governo è necessario cambiare le lenti con le quali abbiamo letto la politica degli ultimi anni, altrimenti non ci si può raccapezzare. Il governo Draghi, soprattutto, può essere il punto di ripartenza dell'azione riformatrice liberale che proprio Silvio Berlusconi inseguì - spesso in splendida solitudine - fin dalla sua discesa in campo nel 1994 e la cordialità con cui il premier incaricato lo ha ricevuto ieri a Palazzo è certamente un buon inizio. È tutto oro quel che luccica? No, non dico questo, dico che non andare convintamente su questa strada sarebbe una follia che ributterebbe i moderati nel mezzo del deserto da dove Berlusconi, ultraottantenne, ci ha tirati fuori nonostante - strada facendo - abbia subito un intervento a cuore aperto e un Covid devastante. Abbiamo già dato.

IL FUTURO DEL CENTRODESTRA



AMICI L'incontro tra Mario Draghi e Silvio Berlusconi

Quella sfida ai suoi medici per il governo dei migliori

di **Paolo Guzzanti**

Nessuno più di Silvio Berlusconi ha espresso anche fisicamente, oltre che per le parole scelte, la gravità che impone di sostenere il governo Draghi. Lo ha fatto con il timbro della voce e con la postura del corpo, esprimendo preoccupazione e sofferenza con poche parole che esponevano concetti netti: questo governo nasce avendo come condizione l'unità del Paese, senza preclusioni politiche. Non nasce, dunque, una nuova maggioranza politica, ma una risposta proporzionata all'emergenza di una situazione gravissima: noi facciamo la nostra parte e se anche gli altri faranno la loro, «l'Italia potrà rialzarsi», ha detto. Questo ci è sembrato lo scheletro (...)

segue a pagina 3

LE ANALISI

SuperMario, da Palazzo Chigi al Colle

di **Augusto Minzolini**

a pagina 7

Quei primi no ai partiti: «Decido io»

di **Massimiliano Scafì**

a pagina 6

Sindacati, toghe, PA: i veri ostacoli

di **Pier Luigi del Viscovo**

a pagina 9

SARÀ SENTITO DALL'ANTIMAFIA

Caos giustizia, Palamara convocato in Parlamento

Luca Fazzo

■ Una convocazione a sorpresa, che toglie il caso Palamara dai talk show televisivi e dalle mailing list della magistratura e lo trasforma in caso istituzionale. Il prossimo 23 febbraio Luca Palamara verrà sentito davanti alla commissione parlamentare Antimafia per decisione del suo presidente, il grillino Nicola Morra. Lì Palamara dovrà rispondere come sotto giuramento.

POLITICO E SINDACALISTA

Addio a Marini, lupo della politica sacrificato dal Pd come un agnello

a pagina 11

a pagina 12

CAMPAGNA AGGIORNATA: PRIMA DOCENTI E FORZE DELL'ORDINE

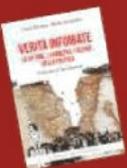
Sì al piano vaccini, allarme variante inglese

Angeli, Bravi e Sorbi alle pagine 14-15

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI), IL 2021 COMINCIA IL 10 FEBBRAIO

In edicola con «Il Giornale»

Foibe, le verità negate sull'orrore comunista



IL GIORNO DEL RICORDO

Così negano ancora le Foibe

Fausto Biloslavo e Giannino della Frattina

Il ricordo delle foibe e dell'esodo cancellato in una scuola all'ultimo minuto. Politici Pd che sulla loro pagina Facebook lasciano spazio a commenti che oltraggiano le vittime italiane. Talebani di sinistra, comprese costole dell'Anpi, che si oppongono a dedicare una piazza a Norma Cossetto, martire istriana, o a presentare *Verità infofoibe*, il libro del *Giornale*. E addirittura un pazzo che twitta un video mentre urina su una foiba. Come ogni anno non mancano gli insulti o le censure...

alle pagine 24-25

INTERVISTA ALLA MOGLIE ROSITA: OGGI FAREBBE 100 ANNI

«Vi racconto il mio Missoni»

Daniela Fedi

Alla domanda «chi è il creatore tra lei e sua moglie?» Ottavio Missoni detto Tai rispondeva «io sono il creatore, ma Rosita ha creato me». Nato a Ragusa l'11 febbraio 1921, quest'uomo diretto e simpatico, bello come il sole e capace di fare tantissime cose senza parere, compirebbe 100 anni domani se il suo cuore non si fosse fermato nel maggio del 2012, quattro mesi dopo la tragica scomparsa del figlio Vittorio nelle acque di Los Roques.

alle pagine 18-19



LA POLEMICA

Processo a Trump I suoi legali: «Impeachment incostituzionale»

Valeria Robecco

a pagina 16

IL GIORNO

MERCOLEDÌ 10 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

Brescia, l'inquinamento non è mai finito

Caffaro, eterna bonifica
La procura sequestra la fabbrica dei veleni

Raspa a pagina 14



'Ndrangheta a Lecco, 18 arresti

Affari radioattivi
Il vecchio boss torna in carcere

Consani a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Il piano Draghi per abbassare le tasse

Il premier incaricato conferma: riforma delle aliquote Irpef, meno pressione sui ceti medio bassi, no alla patrimoniale
La Lega spiazzata tutti e in Europa vota per il Recovery. Caos M5s, slitta il voto su Rousseau. A scuola tutto giugno, la rivolta dei prof

Servizi da p. 3 a p. 9

I 5S non si fidano di Rousseau

Si è spenta l'ultima scintilla di diversità

Pierfrancesco De Robertis

Fino a ieri sera alle dieci e mezzo eravamo convinti che la sorte del governo Draghi fosse appesa al risultato del referendum odierno indetto dai vertici grillini sulla piattaforma Rousseau, un server privato multato un anno e mezzo fa dal Garante per la privacy per la sua scarsa affidabilità e trasparenza. Eravamo un po' stupiti e un po' preoccupati. Stupiti che un esito di tale rilevanza fosse affidato al verdetto emesso da una base ormai allo sbando dal punto di vista politico, sballottata tra governisti e movimentisti, per di più dopo che i «veri» capi del movimento si erano già espressi in tutte le salse a favore di Draghi.

Continua a pagina 2

NUOVO CALENDARIO VACCINALE IN SEI FASI: PRIORITÀ E CLASSI D'ETÀ SUPER MARIO VUOLE IL CALL CENTER UNICO E DOSI SUBITO AI PROFESSORI

IN FILA PER SEI
Servizi alle p. 11, 12 e 13



1	2	3	4	5	6
Persone molto vulnerabili	Età 75-79 anni	Età 70-74 anni	Persone a rischio 16-69 anni	Età 55-69 anni	Età 18-54 anni
Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino AstraZeneca

DALLE CITTÀ

Milano

«Siamo 293 navigator formati e abbandonati»

A.Gianni nelle Cronache

Milano

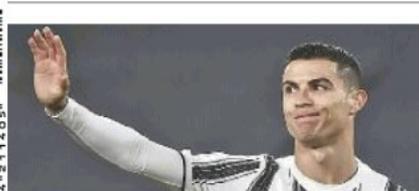
Ritorno all'università «Dad opprimente finalmente in aula»

Lazzari nelle Cronache

Lodi

Allevamento-lager Sequestrate duecento mucche

Arensi nelle Cronache



Coppa Italia, all'Inter non riesce il ribaltone

Una notte senza gol E la Juve vola in finale

Servizi nel Qs



Subito escluso chi ha contatti con un positivo

Sanremo sfida il virus La gara è non contagiarsi

Degli Antoni a pagina 27

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza abbinare il prescrizione OSP, che può essere consegnato solo dal farmacista, scuola il suo farmacia. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 02/09/2020.





Domani l'ExtraTerrestre

FASHION L'abito non fa il monaco, i lati oscuri del lavoro per il mondo della moda: violenze contro le donne e danni all'ambiente. Storie alternative



Culture

ORDINE SESSUALE L'indagine del sociologo Massimo Prearo sui movimenti anti-gender



Visioni

SANREMO Presentata l'edizione blindata del festival «Covid free». Amadeus: «Trovare l'equilibrio»

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

MERCOLEDÌ 10 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 34

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Silvio Berlusconi esce dalle consultazioni foto di Alessandro Di Meo/pool Ansa-LaPresse



Abbiamo svoltato

Tutti per Draghi, Draghi per tutti: Berlusconi piomba a Roma per le consultazioni e torna sotto i riflettori. Salvini «svolta» anche in Europa con il sì al Recovery. Il voto su Rousseau è congelato, ma i 5S salutano la «transizione ambientale». E Zingaretti è «in sintonia» pagine 2,3,4

Crisi di governo

La teoria della mela marcia e la ferocia dei dominanti

FRANCESCO PALLANTE

Circola sulla rete, in queste ore, un meme che più di un libro vale a illustrare la ferocia della lotta di classe condotta dai dominanti contro i dominati. Sopra un'immagine di Draghi che fissa l'interlocutore con sguardo luciferino si legge: «Dai, parlatemi ancora di reddito di cittadinanza, bonus monopattini, quota cento, ban-chi rotanti, cashback, gazebo a forma di fiore...». Risposte - parziali, mal concepite, forse anche controproducenti: tutto vero, ma pur sempre risposte.

— segue a pagina 15 —

Trump eversore

Impeachment, l'impossibile possibilità

FABRIZIO TONELLO

C'è un tribunale, ci sono i pubblici ministeri, il giudice e la giuria. L'imputato non è presente ma le prove sono schiaccianti: ci sono parole e immagini più che sufficienti per condannarlo per alto tradimento, attentato alla costituzione e un'altra mezza dozzina di reati tra cui «insurrezione contro la sicurezza» degli Usa. Unico problema: esattamente metà dei giurati erano, e sono, suoi complici. Stiamo parlando, naturalmente, della messa in stato d'accusa di Donald Trump.

— segue a pagina 14 —

INCOGNITA VARIANTI, L'ITALIA AVVIA L'INDAGINE. SU ASTRAZENECA PESA LA MUTAZIONE SUDAFRICANA

Vaccini, accordo sui nuovi target

Via libera in Conferenza Stato-Regioni sull'aggiornamento del piano vaccinale, dopo i tagli annunciati a gennaio da Pfizer, Moderna e AstraZeneca. Priorità agli over 80, ai soggetti estremamente vulnerabili e a personale scolastico, forze dell'ordine e carceri. Le

regioni però sottolineano: le dosi non sono abbastanza mentre gli 8,59 milioni per realizzare le Primule sono uno spreco. La Lombardia polemizza ancora: «Il nostro piano vaccini firmato da Guido Bertolaso è una best practice da adottare in tutti i territori». Sul piano naziona-

le pesa l'incognita varianti. Il vaccino AstraZeneca, presto somministrato alla popolazione, sembra efficace contro la mutazione inglese ma non contro quella sudafricana. Anche l'Italia mapperà le varianti in circolazione.

L'ESITO DELLA MISSIONE IN CINA

Oms: Improbabile fuga da laboratorio

Dopo quattro settimane in Cina, con visite al laboratorio che ha dato vita a antiscientifiche teorie del complotto e al mercato ittico dal quale tutto

sarebbe partito, emergono dettagli importanti senza cambiare il quadro sostanziale di quanto già si sapeva sul virus.

SERENA CONSOLE A PAGINA 6

DISASTRO «CAFFARO»

Brescia, sequestrata la fabbrica dei veleni



Per la fabbrica chimica di Brescia, già sotto accusa da decenni per disastro ambientale, sono scattati i sigilli della magistratura: «Cromo e mercurio fuorilegge inquinano ancora le falde». Il procuratore Francesco Prete: «È un carcinoma al centro della città e va estirpato».

Giorno del Ricordo

Il fascismo di frontiera e le foibe

DAVIDE CONTI

Italijsanski palikuci (italiani brucia case) gridavano i civili quando nel 1941 le truppe del regio esercito e i «battaglioni M» invasero la Jugoslavia per concludere l'occupazione dei Balcani avviata con le aggressioni di Albania e Grecia nel 1939-40.

— segue a pagina 10 —

all'interno

Lutti Dalla Cisl al Senato, addio a Franco Marini

MASSIMO FRANCHI PAGINA 4

Fumagalli «Scuola e welfare un altro piano è possibile»

ROBERTO CICCARELLI PAGINA 5

Cile Uccisi due giovani, proteste contro la polizia

ELENA BASSO PAGINA 8

STATI UNITI

Su The Donald primo scontro tra Dem e GOP



Ieri il processo al Senato per incitamento all'insurrezione si è aperto con la difesa di Trump che tentava di far passare il discorso del 6 gennaio come libertà di espressione. Ma ormai l'impeachment è partito e comunque vada un risultato i Democratici lo hanno ottenuto: mai così uniti.

Lele Corvi



10210
Foto: Italiane Spec. In. a. p. - D.L. 303/2003 (omv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, fig. 1/CM/202103
9 774025 213030





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CODICE N° 40
SPEZIESE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 10 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

L'ereditiera

Le lacrime della Hilton «Io abusata in collegio e poi incubi per anni»

Flavio Pompetti a pag. 39



Amadeus e Fiorello show

Sanremo zona rossa «Ma sarà il Festival della ripartenza»

Federico Vacalebre a pag. 14



Modelli sbagliati

SANITÀ BASTA SPARATE LEGHISTE

Marco Esposito

Modello-lombardo. Ci sono coppie di parole-freddo-polare, caldo-africano, pioggia-battente - che è così frequente trovare insieme da apparire indissolubili. Ma quando il leader della Lega Matteo Salvini ieri ha parlato di «modello lombardo» per la sanità e per le vaccinazioni è come se avesse detto «sole e catinelle», cioè un accostamento paradossale, fatto per strappare un sorriso, stile film di Checco Zalone. Solo che i 27.559 morti lombardi da Covid-19 meritano rispetto e non rissa.

Salvini, testualmente, ha detto: «La priorità che porteremo al tavolo del professor Draghi, mentre altri si occupano di ministeri e di poltrone, sarà soprattutto la salute. C'è un modello lombardo, che è il più avanzato dal punto di vista della messa in sicurezza della popolazione e delle vaccinazioni».

Senza risalire ai clamorosi errori della sanità lombarda a febbraio e marzo scorsi, o agli scivoloni tragicomici dell'ex assessore Giulio Galera come l'informazione data il 23 maggio che per contagiarsi bisogna incontrare nello stesso momento due persone infette, viene da chiedersi in cosa la Lombardia sia oggi un modello avanzato nella lotta al coronavirus.

Prendiamo la Fase 1 delle vaccinazioni, quella riservata a chi lavora nella sanità. Dopo una partenza stentata, la Regione ha recuperato terreno ed è ottava su ventuno per percentuale di dosi somministrate. Ma la Fase 1 è lontana dal completamento.

Continua a pag. 39

De Luca: Dad in tutte le scuole Sì ai vaccini anche in farmacia

►Contagi in aumento, il governatore: ora basta con le lezioni in presenza
►Il sindaco di Castellammare accusa: «Positivi in giro, nessuno controlla»

Contagi in aumento, il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, è per la chiusura di tutte le scuole in Regione: «Basta con le lezioni in presenza, ma decidano prefetti e sindaci». Il governatore non imporrà chiusure generalizzate. Ok all'intesa per distribuire i vaccini nelle farmacie.

D'Amora, Mautone, Romanazzi alle pagg. 11, 12 e in Cronaca

Il Paese che non capisce la crisi

I soliti sindacati contrari a tutto «No alle lezioni fino al 30 giugno»

Non c'è proprio un clima di chiusura ma i sindacati iniziano un arrocco che non promette bene. Le (presunte) dichiarazioni di Mario Draghi sulla scuola non sono piaciute, in particolare sulla rimodulazione del calendario scolastico (fine al 30 giugno) e la Dad considerata tempo perso.

Capone a pag. 7

L'intervista

Bentivogli: «È l'ora della responsabilità non solo per i partiti»

«C'è bisogno che la scuola sia prolungata e apra il primo settembre». Lo dice Marco Bentivogli, ex segretario del metalmeccanici Cisl, ora a capo di Base Italia.

Santonastaso a pag. 7

Il lutto

Marini, il politico del "gioco duro" che studiava prima di parlare



Guelfo Fiore

Il direttore, che ringrazio, mi ha chiesto qualche ricordo personale di Franco Marini. Lo faccio ben volentieri anche perché considero Il Mattino, dove ho mosso i primi passi della professione, sempre il "mio" giornale.

Segue a pag. 39 Ajello e Nicotra a pag. 9

Dopo il crollo alla Vigna l'allarme dei geologi: «Agire subito»



Lo smottamento che interessa la collina di San Martino, a Napoli NEWFOTOSUD Renato Esposito

«San Martino, la collina frana»

Paolo Barbuto in Cronaca

«C'è solo Draghi» lo stop di Grillo al voto on line

►Caos M5S, Beppe prova a fermare la conta Berlusconi alle consultazioni: totale sostegno

Acquaviti, Ajello, Petrucci e Puecci alle pagg. 4 e 5

Il retroscena

Ministri, altolà Pd: se ci sono i leghisti noi restiamo fuori

Dal Partito Democratico ai 5 Stelle fino a Leu. Si moltiplicano i «paletti» sulla scelta dei ministri.

Conti a pag. 3

Il programma

Super Mario boccia la flat tax. Cantieri il modello è Genova

Indiscrizioni sul programma di «Supermario»: no alla flat tax e modello Genova per i cantieri.

Gentili a pag. 2

Coppa Italia, stasera il ritorno contro l'Atalanta

Azzurri all'assalto della finale difesa a pezzi ma torna Osimhen

Roberto Ventre

Oiettivo finale di Coppa Italia. Stasera a Bergamo si parte dallo 0-0 dell'andata, gli azzurri per passare devono vincere o pareggiare segnando almeno un gol. Gattuso è all'inseguimento della sua terza finale, dopo quella con il Napoli vinta sulla Juve e quella del Milan nel 2018 persa con i bianconeri. Ringhio contro l'Atalanta si affiderà al 4-3-3. Difesa a pezzi, ma attacco con Lozano, Osimhen e Insigne.

A pag. 16

Il match della svolta

ULTIMA CHANCE PER RITROVARE L'ORGOGGIO

Francesco De Luca

A Bergamo, il 13 giugno del 1987, il Napoli concluse la straordinaria stagione del primo scudetto vincendo anche la Coppa Italia.

Continua a pag. 38

DUE CUORI, LO STESSO CAFFÈ.

Dall' 8 al 14 Febbraio, più vicini che mai!

Con un ordine minimo di 20 € sullo Shop on-line riceverai in omaggio 2 splendide tazzine

Happy Valentine's Day

Passalacqua

caffè

passalacqua.com





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 143-N° 40 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 10 Febbraio 2021 • S. Arnaldo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Se preferisci le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'incognita virus
Sanremo è un cantiere, per Amadeus e Fiorello le ultime tentazioni sono Benigni e Celentano

Marzi a pag. 23



Programma stravolto
Cortina 2021 non decolla la nebbia fa slittare anche il super G donne

Mondiale rivoluzionato Nicolielo nello Sport



Il Messaggero
META!
ilmessaggero.it/sport

Le cinque sfide La politica della Bce e gli effetti sull'Italia

Francesco Grillo

Cosa può aver convinto un uomo come Mario Draghi, abituato alla razionalità di Franco Modigliani e di Robert Solow, a confrontarsi con un ambiente politico che a molti di noi sembra, a volte, aver perso l'equilibrio? La sensazione è che potrebbe essere stata l'idea di aver prodotto - utilizzando l'unica medicina possibile - un pericoloso effetto collaterale. Un effetto che gli economisti monetari chiamano "azzardo morale". Deve essere stato questo il cruccio che ha accompagnato il banchiere centrale che nel luglio 2012 annunciò a Londra che avrebbe salvato - a qualsiasi costo - la moneta unica europea dalla sua peggiore crisi. L'azzardo morale è l'effetto indesiderato di una politica che si ponga l'obiettivo di salvare un sistema iniettandovi moneta: abbassando i costi del debito si rischia di ridurre, infatti, anche il costo delle mancate riforme di cui quel debitore ha bisogno. Ed è forse questa preoccupazione il motivo che deve aver spinto Draghi ad accettare una sfida così difficile. Molto più difficile di quella che raccolse con poche, taglienti parole otto anni fa nel cuore della City.

La sfida per Draghi è politica, morale, ma, in un certo senso, anche intellettuale: c'è qualcosa che deve essere cambiato, se l'economia reale continua a non rispondere agli stimoli della politica monetaria, come dovrebbe secondo la teoria.

Continua a pag. 18

Draghi, meno tasse sul lavoro per la ripartenza

► Governo tecnico, i primi paletti da Pd, M5S e Leu

ROMA Taglio al costo del lavoro, meno tasse al ceto medio. La riduzione del cuneo fiscale riguarderebbe le famiglie ma soprattutto le imprese. L'obiettivo di Draghi è mettere subito un freno alla disoccupazione.

Cifoni, Conti e Gentili alle pag. 2, 3 e 5

A Bruxelles

Voto sul Recovery c'è il sì di Salvini

ROMA Il primo atto formale dell'inversione a U europeista di Matteo Salvini: il voto al Parlamento europeo a favore dell'approvazione definitiva del regolamento della "Recovery and resilience facility".

Acquaviti a pag. 7

E Beppe frena la consultazione su Rousseau

Berlusconi e Grillo, un rientro in scena da grandi sponsor dell'ex governatore



ROMA Grillo e Berlusconi, due ritorni per sostenere Draghi premier. Il primo deve ricompattare M5S. Il secondo per rinnovargli la fiducia. Ajello e Pucci alle pag. 6 e 7



I leader in panne

L'arrivo del Prof nel Paese (a) normale Enrico Vanzina

Naturalmente, con l'arrivo a Roma di Mario Draghi è cambiato tutto. Continua a pag. 18

In quarantena anche i vaccinati

► Il ministero: isolamento dopo la seconda dose se si viene a contatto con un infetto
► Regioni in rivolta per i ritardi: «L'Aifa approvi Sputnik o salterà il piano anticovid»

ROMA Obbligo di quarantena anche per i vaccinati. Almeno per ora. Chi ha già ricevuto il siero al completo, cioè dopo la prima e la seconda puntura, dovrà comunque rimanere confinato in caso di contatti con un positivo. Quindi dieci giorni di isolamento, poi un tampone molecolare di controllo. La linea è stata indicata dal Ministero della Salute alle Regioni. Che sono in rivolta per i ritardi: «Approvare nuovi sieri o salterà il piano nazionale».

De Cicco e Evangelisti alle pag. 10 e 11

Emergenza varianti
«Perugia stremata: abbiamo riaperto troppo presto»

Carmignani e Nucci a pag. 11

L'accusa della Hilton al suo liceo: «Lo faccio per i più piccoli»



Le lacrime di Paris
«Abusata in collegio»

Paris Hilton il 17 febbraio compirà 40 anni A pag. 13

Lo studio sul web
Giovani online anche 24 ore: boom di pentiti

Cristiana Mangani

Un antidoto alla solitudine, ma anche una possibile trappola che crea dipendenza e rischi. In periodo di lockdown i giovanissimi sembrano aver raddoppiato il loro attaccamento al web e alla connessione. È il dato emerge da uno studio condotto su oltre 10 mila ragazzi (solo nel 2020), di età compresa tra i 12 e i 16 anni. Il 22% degli adolescenti è connesso 24 ore su 24. Il 39%, poi, naviga senza alcun limite da parte della famiglia, che nel 70% dei casi non vigila. Ma è boom di pentiti. A pag. 13

New York, cocktail di droghe al cuoco italiano: arrestato un pusher Una trappola mortale per lo chef Andrea

Flavio Pompetti

Lo chef italiano Andrea Zamperoni, morto in una camera d'albergo l'estate di due anni fa a New York, è stato ucciso da un cocktail di estasi liquida arricchita da fentanyl. A un anno e mezzo dalla tragedia, la polizia ha arrestato Leslie Lescano, l'uomo che aveva fornito le droghe alla prostituta Angelina Barini, e lo ha incriminato per complicità nella distribuzione di sostanze illecite, un capo d'accusa che comporta la carcerazione fino a 20 anni.

A pag. 12

Faenza, la donna aveva denunciato l'ex
Ilenia, l'assassino aveva le chiavi di casa
C'è la pista del delitto su commissione



Claudia Guasco

L'assassino di Ilenia Fabbrì aveva le chiavi di casa. Tutti elementi che, nelle ultime ore, hanno impresso alle indagini sulla morte della quarantasettenne di Faenza una direzione precisa. Quella del delitto su commissione.

A pag. 12

BILANCIA, FESTA DI SENTIMENTI

Buogiorno, Bilancia! L'amore è un mare dove bisogna nuotare e nuotare. Avete un ottimo cielo, come non succedeva da molto, ma a parte Luna nuova in Acquario che stabilisce un preciso confine tra il passato e il presente, per poi lanciarsi nel futuro, voi avete la protezione che vi dà di più, Venere.

L'oroscopo all'interno

IACOPINI Since 1988
Jewellery

* € 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

MERCOLEDÌ 10 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRATAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Faenza, niente impronte e né scasso

L'omicidio di Ilenia, spunta l'ipotesi del killer a pagamento

Colombari a pagina 20



Autodromo, barriera antirumore

Un muro toglie a Imola il rombo Ferrari

Baroncini e Agnessi a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Il piano Draghi per abbassare le tasse

Il premier incaricato conferma: riforma delle aliquote Irpef, meno pressione sui ceti medio bassi, no alla patrimoniale
La Lega spiazzata tutti e in Europa vota per il Recovery. Caos M5s, slitta il voto su Rousseau. A scuola tutto giugno, la rivolta dei prof

Servizi da p. 3 a p. 9

I 5S non si fidano di Rousseau

Si è spenta l'ultima scintilla di diversità

Pierfrancesco De Robertis

Fino a ieri sera alle dieci e mezzo eravamo convinti che la sorte del governo Draghi fosse appesa al risultato del referendum odierno indetto dai vertici grillini sulla piattaforma Rousseau, un server privato multato un anno e mezzo fa dal Garante per la privacy per la sua scarsa affidabilità e trasparenza. Eravamo un po' stupiti e un po' preoccupati. Stupiti che un esito di tale rilevanza fosse affidato al verdetto emesso da una base ormai allo sbando dal punto di vista politico, sbalottata tra governisti e movimentisti, per di più dopo che i «veri» capi del movimento si erano già espressi in tutte le salse a favore di Draghi.

Continua a pagina 2

NUOVO CALENDARIO VACCINALE IN SEI FASI: PRIORITÀ E CLASSI D'ETÀ SUPER MARIO VUOLE IL CALL CENTER UNICO E DOSI SUBITO AI PROFESSORI

IN FILA PER SEI
Servizi alle p. 11, 12 e 13

1	2	3	4	5	6
Persone molto vulnerabili	Età 75-79 anni	Età 70-74 anni	Persone a rischio 16-69 anni	Età 55-69 anni	Età 18-54 anni
Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino AstraZeneca

DALLE CITTÀ

Bologna, il dopo-Ubertini

Rettorato, corsa a cinque Si candida anche Gatta

Baroncini e Pedrini in Cronaca

Bologna, strategia del Comune

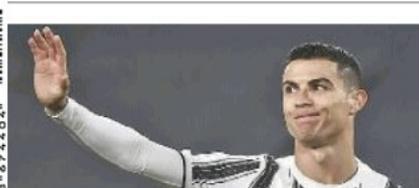
Arretrati Imu, linea morbida sulle prime cartelle

Carbutti in Cronaca

Bologna, in udienza privata

Sorpresa Sinisa: incontro con il Papa

Vitali in Cronaca



Coppa Italia, all'Inter non riesce il ribaltone

Una notte senza gol E la Juve vola in finale

Servizi nel Qs



Subito escluso chi ha contatti con un positivo

Sanremo sfida il virus La gara è non contagiarsi

Degli Antoni a pagina 27

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza abilitazione al prescrizione (OTC) che può essere consegnato solo dal farmacista, seppur a sua farmacia. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 02/09/2020.

AUTOURTITI



Via Amba Alagi 1-35r
tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 10 FEBBRAIO 2021

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
INTERVENTI
SERVIZIO SU
PRENOTAZIONE
TEL. 010.267.322
www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CIOOV - NUMERO 34, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità sul IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzonidvertising.it

GNN

DONNA MORTA IN MONOPATTINO GENOVA VERSO L'OBBLIGO DI CASCO

COLUCCIA E FAGANDINI / PAGINE 16 E 17



REALIZZATA DA IGNOTI IN UNA NOTTE Il giallo della maxi croce eretta sui monti di Nervi

MEDLI / PAGINA 22

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 12
Commenti	Pagina 13
Economia-Marketing	Pagina 14
Genova	Pagina 16
Xte	Pagina 30
Programmi-Tv	Pagina 33
Sport	Pagina 34

E CHIEDE DI TENERE FUORI LA LEGA

Grillo: «Draghi è uno di noi» Ma ora rimanda il voto on line

Via libera a Draghi nella seconda giornata di consultazioni. Berlusconi questa volta si è presentato di persona all'incontro e ha espresso totale sostegno da Forza Italia. Fumata bianca anche da Salvini, che ha apprezzato l'impegno di Draghi a non aumentare la pressione fiscale e si è detto disponibile a entrare nel governo. Confermato il sì del Pd. Resta il nodo del voto di M5S sulla piattaforma Rousseau. Ma in serata Grillo ha fatto un'apertura di credito. «Mi aspettavo il banchiere di Dio, invece è un grillino», ha detto, invitando il movimento a non esprimere subito un giudizio. «Aspettatei quando farà le dichiarazioni che ha fatto a noi, in modo pubblico. Mi ha dato ragione su tutto».

SERVIZI / PAGINE 6-10

USATE DOSI DI PFIZER E MODERNA. PARALLELAMENTE AI FRONTALIERI UNDER 55 SARÀ SOMMINISTRATO L'ANTIDOTO DI ASTRAZENECA

Liguria, vaccino agli ottantenni Tutte le regole per prenotarsi

Si parte il 15, conclusione a maggio: previsti centri fissi e strutture temporanee nei comuni più piccoli



Controlli della polizia francese al confine con l'Italia. Nel ponente ligure i positivi al Covid sono tornati a crescere

La regione più vecchia d'Italia vara un piano vaccinale imponente con l'obiettivo di portare il vaccino a 160 mila anziani over 80, concludere la prima fase degli ospedali e le Rsa e avviare in contemporanea la "fase 2", quella che riguarderà le persone «estremamente vulnerabili» per le patologie, ma anche i disabili e gli over 65. Si parte subito con gli over 80, per i quali saranno usate dosi di Pfizer e Moderna e, parallelamente, con i frontalieri under 55 (con dosi di AstraZeneca).

DEFAZZO E ROSSI / PAGINE 2 E 3

ROLLI



IL COMMENTO

GIOVANNI OORSINA

LE RAGIONI DELLA CONVERSIONE DI SALVINI

La conversione di Matteo Salvini sulla via di Bruxelles è almeno per il momento l'effetto politico di gran lunga più importante del non ancora nato governo Draghi.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

PRESENTATA L'EDIZIONE NUMERO 71 DELLA KERMESSE

Tiziana Leone

Sanremo, Amadeus e Fiorello lanciano la sfida «Preparatevi, sarà un Festival pazzesco»

Battezzato come il Festival della rinascita, ha dovuto ripiegare in fretta sul Festival della consapevolezza, mentre i colori di una Liguria in piena recrudescenza da Covid cambiano velocemente e non virano verso sfumature incoraggianti. Lo dichiara il sindaco di Sanremo Alber-

to Biancheri: «Sarà un festival in tono minore fuori, ma dentro l'Ariston sarà un grande spettacolo». E a farlo saranno ancora una volta gli amici Amadeus e Fiorello, uniti nella buona e cattiva sorte, in questa 71esima edizione destinata a passare alla storia.

L'ARTICOLO / PAGINA 30



SCUOLA DA PROLUNGARE? I PRESIDI DI GENOVA IN CORO «NON DITELLO ALL'ULTIMO»

FORLEO / PAGINA 20

BUONGIORNO

Spero non vi stiate facendo un'idea sbagliata. Perché lo so, state guardando lo struscio, l'andirivieni di mammantissima a baciare l'anello, e vi domandate chi, di queste plume al vento, al primo refolo se ne volerà via. Chi, più precisamente, occulti il coltello dietro alla schiena pronto ad alzarlo al momento opportuno. Ma sbagliate. Naturalmente sì, in quella sfilata di adulatori del tramonto, prevedibili e imprevedibili, si nascondono i traditori dell'alba, ma non è di loro che Mario Draghi dovrà preoccuparsi. Loro, al massimo, saranno il sciaro. Ma i mandanti? Bè, pensateci su un momento. Per esempio, dagli incontri di queste ore, scivola da sotto le porte l'ipotesi di prolungare le lezioni scolastiche sino alla fine di giugno, affinché questi ragazzi ai domiciliari da quasi un anno recuperino qualco-

I pincopallini

MATTIA FELTRI

sa, mettano su un centimetro alla statura di classe dirigente di domani. E subito si sente dire che non serve, anche la didattica a distanza è, appunto, didattica, e poi gli orari, i contratti, i precari eccetera. Nessuno sforzo per capire come fare, ma un immediato mezzo sforzo per dire che non si può fare. E badate, noi quali riforme occorrono lo sappiamo benissimo, lo sappiamo da decenni, della giustizia, della pubblica amministrazione, del welfare, del fisco, e siamo tutti assetati di riforme, purché riformino gli altri. Ogni pincopallino si opporrà con strepito e scandalo alla riforma dei pincopallini, e ogni pincopallino troverà il suo leader di riferimento a riversare lo strepito e lo scandalo nel Palazzo. Come succede da sempre. Ecco di chi deve preoccuparsi Mario Draghi, di noi pincopallini. —

AURUM
OPERAZIONE PROTEZIONATA PER UNO DEI PIÙ SICURI INVESTIMENTI IN ITALIA

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
OPERAZIONE PROTEZIONATA PER UNO DEI PIÙ SICURI INVESTIMENTI IN ITALIA

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





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 10 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 40 - € 1,20
Santa Scolastica vergine

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 - Abbinamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Tarentina (da Falconara a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990

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

LA MAGIA DEL PREMIER

Li incanta tutti senza dire nulla

SuperMario si prende applausi da Salvini e perfino da Grillo e fa il piacione con ogni partito | *Alla Lega promette niente tasse a M5s ecologia a pranzo e cena ma le vere carte le tiene coperte* | *I vertici grillini: «È dei nostri» ma la base è di ben altro avviso e costringe a rinviare Rousseau*

Il Tempo di Osho

Berlusconi torna in campo e benedice Draghi



«E chi c'era più abituato alle ammicciature»

Di Nitto a pagina 5

DI FRANCO BECHIS

Per essere uno che da anni era distante da Roma e dai suoi palazzi Mario Draghi ha condotto le consultazioni come un leader politico navigato della prima Repubblica. E anche per questo motivo che a ieri pomeriggio nelle fila della sua maggioranza (...)

Segue a pagina 3

Grandi manovre in Parlamento La scelta della Meloni apre il rebus delle poltrone

DI FRANCESCO STORACE

Potrebbe anche accadere a Giorgia Meloni di dover distribuire più incarichi rispetto ai partiti di maggioranza. Per qualcuno sarà paradossale ma la condizione particolare di rappresentare l'unica forza contraria al governo di Mario Draghi (...)

Segue a pagina 7

Intervista a Crosetto, fondatore di FdI «Giusto il no al governo I valori non si svendono»

De Leo a pagina 7

Cresce la tensione nei 5 Stelle Grillo congela la votazione e attacca la Lega sull'ambiente

Carta a pagina 6

Sanità al collasso nel Lazio: in alcune Asl è impossibile prenotare un esame su due Fino a un anno di attesa per le visite mediche

Ancora caos iscrizioni
Le lezioni «estive» non piacciono ai prof

Conti a pagina 16

... Anche un anno di attesa per poter svolgere un esame medico. La situazione nel Lazio peggiora: bollino rosso per una visita su quattro. Ma in alcune Asl le cose vanno ancora peggio: è impossibile prenotare. La Regione costretta ad ammettere di non riuscire a svolgere tante prestazioni nei tempi standard.

Sbraga a pagina 15

Costretta a vendere droga
Foto hot e ricatto a una sedicenne romana

Di Corrado e Ossino a pagina 19

Stroncato dal Covid Addio a Franco Marini Una vita per i più deboli

Fondato a pagina 11

Tra gli ospiti Negramaro e Amorosio Amadeus presenta il Festival «Se mi contagio c'è Fiorello»

Guadalajara a pagina 26

la **S** TORACIATA
Draghi: «Sto Grillo sta a fa' più casino del figlio»

LAURENTI
COMPRO E VENDO
ROLEX
PATEK PHILIPPE
AUDEMARS PIGUET
OCCASIONI GRANDI MARCHE
www.laurenti.info
Piazza Monte di Pietà, 31 Roma
06 68.30.84.81 • 393 91.96.122

Il diario
di Maurizio Costanzo
Chi ha avuto occasione di vederlo, mi dice che l'ultimo film diretto da Pupi Avati, "Lei mi parla ancora", è molto bello. Racconta una storia di un lunghissimo amore, quello dei genitori di Vittorio e di Elisabetta Sgarbi, interpretato da un ottantenne di gran lusso: Renato Pozzetto. Mi raccontano che Pozzetto in un ruolo drammatico sia ancor più bravo di quando ci faceva ridere. La protagonista femminile è Stefania Sanibelli. Io, che sono amico di Pupi Avati da 40 anni, ne sono felice per lui. Ricordo quando con Pupi, ambedue giovanissimi, scrivemmo un film dal titolo "Bardella", poi un altro: "La casa dalle finestre che ridono" e una serie televisiva: "Jazz Band".

M&A
STUDIO LEGALE MAURO E ATTASI
Diritto civile e rotale
mauroattasiavvocati.it
Viale America, 125 - 00144 Roma
06.5913779 - 06.54281338

Mercoledì 10 Febbraio 2021
Nuova serie - Anno 30 - Numero 33 - Spedizione in A.P. art. 1 c.l. L. 4604, DCB Milano

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3.50 €2,00
Francia € 2.50



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Niente Superbonus per gli interventi del comodatario

Poggiani a pag. 33

Riforma della p.a., Macron ha puntato sulle grandi società di consulenza, ma i risultati sono deludenti

Tino Oldani a pag. 4

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

IN EDICOLA CON

Italia Oggi

TUIR 2021

Guida al mercato immobiliare per il 2021

Disponibile anche sul sito www.classbonasanti.com

PANDEMIA

In Europa le imprese italiane hanno avuto meno aiuti

Rizzi a pag. 30

Aiuti Covid, oltre 2 mila furbetti

Segnalate operazioni sospette per più di 5 miliardi di euro. Nuovi indicatori di anomalia per contrastare infiltrazioni criminali. Monitoraggio dei crediti fiscali

Bartoli a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGG.IT

Superbonus - Rischio sismico e demolizione e ricostruzione, le risposte delle Entrate

Massimi tariffari - L'ordinanza della Cassazione

Antiriciclaggio - La relazione Uif sulle iniziative durante la pandemia

IO ONLINE

DIFFUSIONI DICEMBRE

Fatto +35%

Verità +10%

Giornale +9%

Avvenire -0,7%

Corsera -2%

Sole 24 Ore -3%

Repubblica -4%

Carlino -5%

Libero -10%

Stampa -11%

Messaggero -16%

Capitani a pag. 17

Albertini: Salvini si adegua agli elettori che vogliono misure efficaci e rapide

La capacità del leader della Lega di adeguarsi agli elettori. «Entrare nel governo Draghi è stata una scelta naturale per Salvini», dice Gabriele Albertini, imprenditore e politico (prima Fip poi Pd), storico sindaco di Milano. «Matteo Salvini ha capito che alla sua base, al popolo delle partite Iva, dei piccoli imprenditori, non importa più di tanto dell'immigrazione e che invece vuole concretezza». Il prossimo passo? «Il riposizionamento in Europa della Lega». E sul M5s: «La parte ragionevole di quel che resta dei grillini finirà per federarsi con il Pd, se non per confluire in un unico partito».

Ficciardi a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Ancora una settimana fa, tutti i politici italiani che contano (con al seguito la band saggia dei commentatori più qualificati) deploravano apertamente, stracciandosi le vesti in pubblico e urlando più della prefiga a pagamento dell'ultimo Grecia, l'irresponsabilità di Matteo Renzi che aveva tentato di destabilizzare il governo Conte che, nonostante fosse fermo da quasi tre anni, senza considerarlo da contoro come l'unica risorsa per assicurare lo sviluppo dell'Italia in questa triste stagione della pandemia. Costoro non volevano la crisi del governo Conte anche perché non volevano Draghi tra i piedi. Adesso che Mattarella lo ha scelto, i malintenzionati sono diventati improvvisamente entusiasti, lodano Draghi, lo applaudono istericamente e prevedono orizzonti straordinari. Dimenticando che lo ha reso possibile solo una persona, il loro boia: Matteo Renzi. Fosse stato per loro, si balotterebbero ancora con Conte e Cavallino da loro dettati come interlocutori validi per trattare con il resto del mondo. Ora non più.

elegere
your SOP enzyme activator

DIGITAL TRANSFORMATION MADE EASY
elegere.com

Con «Il decreto riporti» a € 6,00 in più; Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Con «La nuova regola per studi e servizi» a € 8,90 in più; Con «Tur 2021» a € 9,00 in più

LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 10 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



CRASTAN
1870

100% ORZO ITALIANO

L'appello di Tesei per fermare le varianti. E la Toscana rischia la zona arancione

Covid, l'Umbria allo stremo «Dateci 50mila vaccini in più»

Ciardi, Nucci e Pontini alle pagine 14 e 15



ristora
INSTANT DRINKS

Il piano Draghi per abbassare le tasse

Il premier incaricato conferma: riforma delle aliquote Irpef, meno pressione sui ceti medio bassi, no alla patrimoniale
La Lega spiazzata tutti e in Europa vota per il Recovery. Caos M5s, slitta il voto su Rousseau. A scuola tutto giugno, la rivolta dei prof

Servizi da p. 3 a p. 9

I 5S non si fidano di Rousseau

Si è spenta l'ultima scintilla di diversità

Pierfrancesco De Robertis

Fino a ieri sera alle dieci e mezzo eravamo convinti che la sorte del governo Draghi fosse appesa al risultato del referendum odierno indetto dai vertici grillini sulla piattaforma Rousseau, un server privato multato un anno e mezzo fa dal Garante per la privacy per la sua scarsa affidabilità e trasparenza. Eravamo un po' stupiti e un po' preoccupati. Stupiti che un esito di tale rilevanza fosse affidato al verdetto emesso da una base ormai allo sbando dal punto di vista politico, sbalottata tra governisti e movimentisti, per di più dopo che i «veri» capi del movimento si erano già espressi in tutte le salse a favore di Draghi.

Continua a pagina 2

**NUOVO CALENDARIO VACCINALE IN SEI FASI: PRIORITÀ E CLASSI D'ETÀ
SUPER MARIO VUOLE IL CALL CENTER UNICO E DOSI SUBITO AI PROFESSORI**



IN FILA PER SEI

Servizi alle p. 11, 12 e 13

1	2	3	4	5	6
Persone molto vulnerabili	Età 75-79 anni	Età 70-74 anni	Persone a rischio 16-69 anni	Età 55-69 anni	Età 18-54 anni
Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino Pfizer o Moderna	Vaccino AstraZeneca

DALLE CITTÀ

Firenze

Vallecchi rinasce La casa editrice torna a vivere

Giuliani Foti a pagina 24

Firenze

Il 10 febbraio di 35 anni fa l'omicidio Conti

Ceccuti in Cronaca

Firenze

La mega-villa fu acquistata grazie a una frode E ora sequestrata

Spano in Cronaca



Coppa Italia, all'Inter non riesce il ribaltone

Una notte senza gol E la Juve vola in finale

Servizi nel Qs



Subito escluso chi ha contatti con un positivo

Sanremo sfida il virus La gara è non contagiarsi

Degli Antoni a pagina 27

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

Dalla ricerca scientifica nasce



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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza abilitazione del prescrivere (SP) che può essere consegnato solo dal farmacista, su richiesta del farmacista. Se i sintomi persistono dopo due settimane di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico o un operatore sanitario qualificato. Aut. Min. 02/09/2020.





la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Maurizio Molinari



Anno 46 - N° 34

Mercoledì 10 febbraio 2021

In Italia € 1,50

Governo, Draghi detta le condizioni a Salvini

No flat tax, Europa più forte, diritti umani. Il presidente incaricato mette all'angolo la Lega che fa buon viso a cattivo gioco e a Bruxelles vota sì al Recovery. Grillo: "Non devono entrare"

Subito i vaccini ai prof. Verso la proroga del blocco tra Regioni

Il commento

La maschera del sovranista

di Francesco Bei

Arrivati alla stretta finale, nel secondo giro di consultazioni, il professor Draghi è ritornato in cattedra e ha segnato alla lavagna le linee rosse del suo governo. Lo ha fatto perché ce n'era evidentemente bisogno.

● a pagina 29

Meloni-Di Battista

Una strana coppia d'opposizione

di Stefano Cappellini

Giorgia Meloni va riconosciuto il merito di aver posto le basi per favorire almeno un ricongiungimento familiare, seppure solo domestico: quello tra Alessandro Di Battista e il padre, Vittorio di nome e littorio di fede.

● a pagina 9

Il personaggio

La nostalgia di Berlusconi

di Sebastiano Messina

Berlusconi è tornato. Annunciato da una foto che ce lo mostra mentre scende la scaletta del suo jet personale, per ricordarci che lui è sempre lui. Condotto a Montecitorio da un corteo di sei auto con i vetri oscurati, come ai tempi d'oro.

● a pagina 4



Il maestro dell'ex governatore

L'umanesimo di Caffè profeta anti-liberista

di Carlo Galli e Marco Ruffolo

● alle pagine 32 e 33

Lotta all'evasione e cessione di sovranità all'Ue su alcune materie: sono tra i paletti indicati da Draghi a Salvini. Grillo: «No alla Lega al governo». Ed è in arrivo la proroga al blocco degli spostamenti tra Regioni.

di Ciriaco, Cuzzocrea, Di Maria Lauria, Lopapa, Petri, Pucciarelli, Vitale ● da pagina 2 a pagina 9 con un commento di Folli ● a pagina 29

India, la protesta dei contadini



▲ Nuova Delhi Una manifestazione contro Meena Harris in India

La nipote di Kamala Harris contro Modi imbarazza Biden

di Anna Lombardi e Federico Rampini

● alle pagine 16 e 17

Addio a 87 anni

Franco Marini il lupo dal cuore buono



di Filippo Ceccarelli e Concetto Vecchio

● a pagina 14

Nuovi media

La Ue costringerà i giganti del web a pagare le notizie

di Alberto D'Argenio

Il Parlamento europeo punta a costringere le grandi aziende digitali come Google e Facebook a pagare i media tradizionali per l'utilizzo delle news sulle loro piattaforme. Sarà una battaglia dura, ma a Bruxelles c'è ottimismo in quanto le principali famiglie politiche europee al momento sostengono l'iniziativa.

● a pagina 24 con un'intervista di Aldo Fontanarosa

Se per i giovani lo sport è un frammento

di Gabriele Romagnoli

La chiamano Generazione Z (comprende i nati tra il 1996 e il 2010), ma dovrebbero ribattezzarla Generazione HL. Gli highlights, i momenti principali, sono ciò che ama guardare dello sport, ma non solo: rappresentano il paradigma della vita per come la osservano. Già i millennials della Generazione Y (nati tra il 1981 e il 1995) avevano iniziato a picconare il muro della realtà riprodotta in scala 1:1.

● a pagina 23

PENSIERI COSTANTI? SONNO DISTURBATO? CATTIVO UMORE?

Dalla ricerca scientifica nasce

LAILA

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

Più spazio alla vita.

Leggere attentamente il foglio illustrativo. Laila è un medicinale senza allegato di prescrizione (OTC) che può essere consegnato se necessario. Anche il suo uso. Si ritiene prescrizione esente dal momento di trattamento del prodotto, occorre consultare un medico e il proprio sanitario qualificato. AZ. PH. NOVOSID. A. MENARINI

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

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Croazia € 9,22 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ



Franco Marini Dalla Cisl al Senato una vita di lotte per la democrazia

PAOLO FESTUCCIA E UN RICORDO DI ANNAMARIA FURLAN - P. 24

Sanremo Amadeus: curiamo la tristezza Fiorello: le battute cadranno nel vuoto

MICHELA TAMBURRINO - P. 22



Coppa Italia La Juve va in finale e volano insulti fra Conte e Agnelli

BARILLA, CONDIO, GARANZINI, ODDENINO, ZONCA - PP. 28-29



LA STAMPA

MERCOLEDÌ 10 FEBBRAIO 2021



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N. 40 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

CHIUSO IL SECONDO GIRO DI CONSULTAZIONI, IL PRESIDENTE INCARICATO OTTIENE IL SÌ DI SALVINI E DI BERLUSCONI

Draghi, l'ultimo ostacolo è Rousseau

Grillo apre: "Mi aspettavo il banchiere di Dio, invece è un grillino". Ma rimanda il voto della base

L'ANALISI

LA CONVERSIONE SECONDO MATTEO

GIOVANNI ORSINA

La conversione di Matteo Salvini sulla via di Bruxelles è per ora l'effetto politico più importante del non ancora nato governo Draghi. Come di tutti i fatti politici di prima grandezza, se ne possono dare tante chiavi di lettura. Qui ne propongo quattro: una tattica, una storica, una elettorale e una sistemica. - P. 21

LA LETTERA

CARO RECALCATI RENZI NON SERVE

SERGIO STAINO

Caro Massimo Recalcati, mi dispiace che nell'articolo che hai scritto in difesa di Renzi sia dimenticato di valutare il personaggio anche dal punto di vista umano e non solo sul piano dell'abilità politica. Credo invece che la valutazione del carattere di un dirigente politico sia forse più importante della valutazione sulle sue capacità strategiche o tattiche. - P. 8

IL CASO

GIUGNO A SCUOLA LA SCELTA GIUSTA

CHIARA SARACENO

È un buon segno che il presidente incaricato Draghi abbia messo tra le questioni urgenti del suo eventuale governo la scuola, omaggio al diritto delle bambine/fe adolescenti a ricevere una istruzione adeguata. Fa parte di questo diritto anche la possibilità di recuperare ciò che è mancato a causa dei disagi dovuti al virus, alla Dad, ma non solo. - P. 21

IL PRESIDENTE DI FORZA ITALIA

Il Cav torna, ed è subito show

FLAVIA PERINA



ANSA

IL GARANTE DEI CINQUE STELLE

L'Elevato e lo stop alla Lega

ILARIO LOMBARDO



ANSA

Berlusconi rientra a Roma dopo un anno di quarantena e la crisi si tinge di show perché c'è il tweet presidenziale sulla scaletta dell'aereo («Arrivato a Roma»), le riprese a villa Zeffirelli col cane Dudù e anche il video musicale. - P. 4

Il ragionamento di Beppe Grillo, a un certo punto del pomeriggio, è stato questo: «Non faccio votare gli iscritti a suo favore e poi lui mi fa un governo tutto tecnico». Meglio aspettare e rinviare la votazione sulla piattaforma Rousseau. - P. 3

ENTRO AGOSTO LE INIEZIONI A OVER 80, MALATI GRAVI, PROF E DETENUTI: SÌ DELLE REGIONI

Vaccini, pronta la nuova lista delle priorità

PAOLO RUSSO

«Presto arriveranno buone notizie dall'Europa sui contratti per i vaccini». Draghi la butta lì durante il giro di consultazioni con i partiti. Intanto governo e regioni hanno trovato l'accordo sulla nuova lista delle priorità: entro agosto vaccini a over 80, malati gravi, docenti e detenuti. - P. 11



Clienti in un dehor ieri a Sanremo

LA REGIONE IMPONE UNA FASCIA DI SICUREZZA

Tutto il Ponente ligure finisce in zona rossa in vista del Festival "Colpa di Montecarlo"

MARCO MENDUNI - P. 10

I DIRITTI

Katerina e Daria giornaliste in cella che sfidano Minsk

GIUSEPPE AGLIASTRO



Le giornaliste Bakhvalova e Chultsova

Due giovani giornaliste alla sbarra per aver raccontato le proteste antigiamine in Bielorussia e la violenta repressione da parte della polizia. Il processo contro Katerina Bakhvalova e Daria Chultsova si è aperto ieri a Minsk nonostante gli appelli internazionali. - P. 17

LA STORIA

IL #METOO ARABO CHE SPAVENTA RIAD LA RIVOLTA DI ASCIA

FRANCESCA PACI



Ascia al Faraj

Vergogna. Sempre la stessa vergogna. Con quasi 3 milioni di followers e una solida professione da influencer la fashion blogger kuwaitiana Ascia al Faraj si vergognava di raccontare le molestie subite, lei come milioni di musulmane più consapevoli del proprio ruolo di quanto non siano padri, fratelli, mariti. CONTINUA A PAGINA 17

BUONGIORNO

Spero non vi stiate facendo un'idea sbagliata. Perché lo so, state guardando lo struscio, l'andrivieni di mammasantissima a baciarne l'anello, e vi domandate chi, di queste piume al vento, al primo refolo se ne volerà via. Chi, più precisamente, occulti il coltello dietro alla schiena pronto ad alzarlo al momento opportuno. Ma sbagliate. Naturalmente sì, in quella sfilata di adulatori del tramonto, prevedibili e imprevedibili, si nascondono i traditori dell'alba, ma non è di loro che Mario Draghi dovrà preoccuparsi. Loro, al massimo, saranno il sicario. Ma i mandanti? Beh, pensateci su un momento. Per esempio, dagli incontri di queste ore, scivola da sotto le porte l'ipotesi di prolungare le lezioni scolastiche sino alla fine di giugno, affinché questi ragazzi ai domiciliari da quasi un anno recuperino qualcosa,

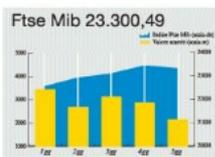
I pincopallini

MATTIA FELTRI

mettano su un centimetro alla statura di classe dirigente di domani. E subito si sente dire che non serve, anche la didattica a distanza è, appunto, didattica, e poi gli orari, i contratti, i precari eccetera. Nessuno sforzo per capire come fare, ma un immediato mezzo sforzo per dire che non si può fare. E badate, noi quali riforme occorrono lo sappiamo benissimo, lo sappiamo da decenni, della giustizia, della pubblica amministrazione, del welfare, del fisco, e siamo tutti assetati di riforme, purché riformino gli altri. Ogni pincopallino si opporrà con strepito e scandalo alla riforma dei pincopallini, e ogni pincopallino troverà il suo leader di riferimento a riversare lo strepito e lo scandalo nel Palazzo. Come succede da sempre. Ecco di chi deve preoccuparsi Mario Draghi, di noi pincopallini. —

Advertisement for Scarpa shoes featuring K2 Winter logo and the text 'The impossible is made possible. Nimsdai Purja SCARPA'.





BORSA -0,54% 1€ = \$1,2104

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	31.427	Euro-Storline	0,2753
Nasdaq	14.024	Euro-Yen	126,28
S&P 500	3.917	Euro-Fr.Sv.	1,0917
Nikkei	28.906	Euro-Yuan	7,7894
Francforta	14.012	Btp 10 Y	0,1342
Zurigo	10.804	Bund 10 Y	-0,0202
Parigi	6.892	FUTURE	
London	5.892	Euro-Btp	100,89
Wall Street	1.2104	Euro-Bund	175,2
		Ftse Mib	23.300,49

Facile-Prima nel mirino dell'Antitrust: indagine sul comparatore di prezzi

Ipotesi di pratiche commerciali scorrette. Il sito avrebbe favorito l'intermediario assicurativo di Alberto Genovese
Messia a pagina 13



La lettera della moda al governo di Draghi

Cnmi, Altgamma, Pitti e Smi indicano cinque priorità per la ripresa
Bottoni e Palazzi in MF Fashion

Anno XXXIII n. 028
Mercoledì 10 Febbraio 2021

€2,00 *Classeditori*



Cap MF Magazine for Fashion n. 108 a €2,00 (102) + € 3,00; Cap MF Magazine for Living n. 51 a €2,00 (102) + € 3,00; Cap MF Magazine n.107 a € 3,00 (102) + € 3,00; Cap MF Magazine n.108 a € 3,00 (102) + € 3,00

L'ALTRA FINANZA DEBUTTA OGGI A PIAZZA AFFARI IL PRIMO ETF SUL COMBUSTIBILE

Boccata d'idrogeno in borsa

Il fondo **L&G** replicherà l'indice Solactive. Il business del futuro arriva in **Italia**
Grazie alla **rivolta** dei trader la piattaforma **Reddit** raddoppia: ora vale 6 miliardi
Nuovo record del **bitcoin**, mentre in Italia si resta tradizionali: tandem **Draghi-Cav**

BANCO BPM SPINGE PER UNA FUSIONE. UTILI BOOM (E DIVIDENDI) PER CREVAL E FINECO



I CONTI DI PIAZZETTA CUCCIA

Mediobanca triplica i profitti nel semestre Nagel: sulle strategie allineati con Delfin

DATI COVIP 2020

Performance e adesioni, i fondi pensione battono il virus

LA PIÙ VENDUTA A GENNAIO

Con la 500E Pex Fca si scopre regina dell'elettrico in Italia



BPER: PER BIANCA E IL SUO ORTOFRUTTA.

Vicina. Oltre le attese.

Paese che vai, BPER Banca che trovi.

Da più di 150 anni mettiamo la nostra solida al servizio di ogni cliente. Come Bianca, che con il nostro Finanziamento ha rinnovato il suo negozio. Vai su bper.it.

bper.it 800 22 77 88 f in e

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. La Banca si riserva il diritto di subastare l'incarico di finanziamento ad una valutazione del merito. Offerta valida fino al 31/03/2021. Offerta riservata ai clienti BPER. Offerta riservata ai clienti BPER. Offerta riservata ai clienti BPER.

Terminal crociere, pioggia di progetti

Da Assoportivi arriva l'invito a trasferire le competenze digitali da Uirnet a Ram

ALBERTO GHIARA Porti, prua sulle crociere Il settore delle crociere è stato uno dei più colpiti dalla pandemia. Le compagnie stanno effettuando viaggi sperimentali, come quello recente di Msc Grandiosa, che però vengono definiti investimenti per il futuro. Non si sa ancora quando le attività commerciali potranno riprendere in maniera redditizia. Nel frattempo i porti italiani non smettono di considerare quella delle crociere un'attività che porterà ricchezza. A Manfredonia (Adsp Adriatico meridionale) e Corigliano (Ap Gioia Tauro) si ipotizza addirittura la costruzione di nuovi terminal; a Ravenna, Royal Caribbean si è candidata per la concessione di una nuova stazione marittima, da costruire e che sarà aggiudicata in primavera; alla Spezia, Contship è sotto pressione perché lasci liberi spazi per ampliare il terminal crociere a calata Paita; a Genova sono in competizione per un nuovo terminal Msc con l'Hennebique e Costa con calata Gadda; progetti per rafforzare l'accoglienza dei crocieristi sono in corso anche a Cagliari (nel Pot, la riqualificazione del terminal), Messina (aggiudicate le opere per il nuovo terminal passeggeri) e Palermo (si concluderà entro l'estate la ristrutturazione della stazione del 1974).

Da Uirnet a Ram Lo scorso 29 dicembre Zeno D'Agostino è stato nominato dalla ministra Paola De Micheli amministratore unico di Ram, la società pubblica delle Autostrade del Mare. Un assist per D'Agostino arriva adesso dal presidente di Assoportivi, Daniele Rossi, che in un'intervista all'house organ del porto di Livorno, Port News, auspica il trasferimento di competenze digitali da Uirnet, società per la realizzazione della piattaforma logistica nazionale, alla stessa Ram. Cagliari guarda a Taranto Sindacati e Autorità di sistema portuale della Sardegna hanno trovato un accordo e puntano sul modello Taranto per l'agenzia dei lavoratori portuali cagliaritari. La prossima mossa sarà sensibilizzare il ministero delle Infrastrutture e Trasporti. I sindacati ritengono che la creazione dell'agenzia sia diventata ancora più urgente dopo che l'Asp ha respinto l'offerta di Pifim per la gestione del terminal container di Cagliari. Il terminal quindi adesso è di nuovo sul mercato. «L'unica opzione - afferma William Zonca della Uilt - è il transhipment. Siamo contrari allo spezzatino dell'area». L'unica offerta pendente a Cagliari è quella del gruppo Grendi, ma soltanto per 250 dei 1.500 metri di banchina. Un privato per l'hub di Gela C'è una grossa compagnia, ancora anonima, dietro il progetto di hub portuale a Gela. «Non parliamo - ha spiegato Pasqualino Monti, presidente del porto di Palermo, parlando in audizione alla Camera - di un player secondario, ma forse del primo al mondo su una determinata tipologia di traffico». Tuttavia, nonostante la mascherina indossata durante l'audizione, il presidente del porto siciliano non è riuscito a nascondere lo scetticismo rispetto all'utilità pubblica dell'eventuale opera, per la quale, secondo il Comune di Gela, sono necessari 143 milioni di euro. «Credo - ha detto Monti - che la piattaforma si possa sviluppare soltanto se è il mercato a realizzarla, occorrerebbe ragionare con l'interlocutore che sembra essere interessato». Zls Spezia, parte la richiesta L'Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale ha inviato alla regione Liguria la richiesta per istituire la Zona logistica semplificata alla Spezia. È la risposta del presidente dell'Adsp, Mario Sommariva, alla disponibilità improvvisamente manifestata dall'assessore regionale ligure alla Portualità, Andrea Benveduti, che aveva detto che «la Regione è pronta per avviare l'iter di istituzione della Zona logistica semplificata anche alla Spezia». Zona franca a Brindisi L'Agenzia delle dogane ha approvato la perimetrazione della Zona franca doganale interclusa nella zona di Capobianco, all'interno del porto di



Brindisi. Si tratta della seconda di questo tipo in Italia, dopo Venezia e ha un'estensione di 12,6 ettari. Cassa depositi e prestiti è stata incaricata di trovare un terminalista interessato allo sviluppo dell'area. ©BY NC



L'Avvisatore Marittimo

Primo Piano

AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Il Secolo XIX

Primo Piano

Digitalizzazione delle banchine Assoportri propone D' Agostino

ALBERTO GHIARA

Alla fine dello scorso anno Zeno D' Agostino, presidente del porto di Trieste, è stato nominato dal ministero dei Trasporti amministratore unico di Ram, la società pubblica delle Autostrade del Mare. Un assist per D' Agostino arriva adesso dal presidente di **Assoportri**, Daniele Rossi, che in un' intervista all' house organ del porto di Livorno, Port News, auspica il trasferimento di competenze digitali da Uirnet, società per la realizzazione della piattaforma logistica nazionale, alla stessa Ram. Il tema della digitalizzazione dei porti, è sul tavolo da tempo. Nelle scorse settimane era stato Mario Mega, numero uno dell' Autorità portuale dello Stretto, a sollevare perplessità su Uirnet. prua sulle crociereIl settore delle crociere è stato uno dei più colpiti dalla pandemia. Le compagnie stanno effettuando viaggi sperimentali, come quello recente di "Msc Grandiosa", che però vengono definiti investimenti per il futuro. Non si sa ancora quando le attività commerciali potranno riprendere in maniera redditizia. Nel frattempo i porti italiani non perdono fiducia nel settore. A Manfredonia (porto sotto la gestione dell' **Adsp** Adriatico meridionale) e Corigliano (Ap Gioia Tauro) si ipotizza addirittura la costruzione di nuovi terminal; a Ravenna, Royal Caribbean si è candidata per la concessione di una nuova stazione marittima, da costruire e che sarà aggiudicata in primavera; alla Spezia, Contship è sotto pressione perché lasci liberi spazi per ampliare il terminal crociere a calata Paita; a Genova sono in competizione per un nuovo terminal Msc con l' Hennebique e Costa con calata Gadda; progetti per rafforzare l' accoglienza dei crocieristi sono in corso anche a Cagliari (nel Pot, la riqualificazione del terminal), Messina (aggiudicate le opere per il nuovo terminal passeggeri) e Palermo (si concluderà entro l' estate la ristrutturazione della stazione del 1974). Cagliari guarda a TarantoSindacati e Autorità di sistema portuale della Sardegna hanno trovato un accordo e puntano sul modello Taranto per l' agenzia dei lavoratori portuali cagliaritari. La prossima mossa sarà sensibilizzare il ministero delle Infrastrutture e Trasporti. I sindacati ritengono che la creazione dell' agenzia sia diventata ancora più urgente dopo che l' Authority sarda ha respinto l' offerta di Pifim per la gestione del terminal container di Cagliari. Il terminal quindi adesso è di nuovo sul mercato. «L' unica opzione - afferma William Zonca della Uilt - è il transhipment. Siamo contrari allo spezzatino dell' area». L' unica offerta pendente a Cagliari è quella del gruppo Grendi, ma soltanto per 250 dei 1.500 metri di banchina. Zls Spezia, parte la richiestaL' Autorità di sistema portuale del mar Ligure orientale ha inviato alla regione Liguria la richiesta per istituire la Zona logistica semplificata alla Spezia. È la risposta del presidente dell' **Adsp**, Mario Sommariva, alla disponibilità improvvisamente manifestata dall' assessore regionale ligure alla Portualità, Andrea Benveduti, che aveva detto che «la Regione è pronta per avviare l' iter di istituzione della Zona logistica semplificata anche alla Spezia». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

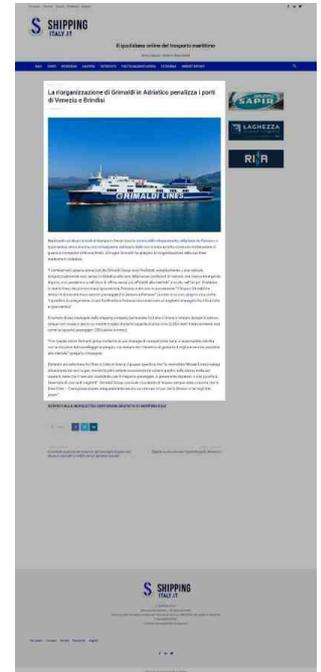


Shipping Italy

Venezia

La riorganizzazione di Grimaldi in Adriatico penalizza i porti di Venezia e Brindisi

Replicando ad alcuni articoli di stampa in Grecia dove la notizia dello sdoppiamento delle linee da Patrasso e Igoumenitsa verso Ancona con conseguente raddoppio delle navi è stata accolta come una dichiarazione di guerra ai competitor (Attica e Anek), il Gruppo Grimaldi ha spiegato la riorganizzazione delle sue linee marittime in Adriatico. I cambiamenti appena annunciati da Grimaldi Group sono finalizzati semplicemente a una radicale riorganizzazione dei suoi servizi in Adriatico alla luce delle nuove condizioni di mercato che stanno emergendo dopo la crisi pandemica e nell'ottica di offrire servizi più affidabili alla clientela è scritto nell'incipit. Dividendo in due la linea che prima scalava Igoumenitsa, Patrasso e Ancona in successione il Gruppo Grimaldi ha deciso di rimuovere il suo servizio passeggeri fra Venezia e Patrasso (avviato lo scorso giugno) e ha anche cancellato il collegamento ro-pax fra Brindisi e Patrasso lasciando solo un traghetto impiegato fra il Sud Italia e Igoumenitsa. Il numero di navi impiegate dalla shipping company partenopea fra Italia e Grecia è rimasto dunque lo stesso, cinque navi ro-pax e due ro-ro, mentre è stata ridotta la capacità di stiva ro-ro (2.000 metri lineari in meno) così come la capacità passeggeri (200 cabine in meno). Con queste azioni Grimaldi group conferma la sua strategia di competizione seria e responsabile, talvolta con la riduzione del tonnellaggio impiegato, ma sempre con l'obiettivo di garantire il migliore servizio possibile alla clientela spiega la compagnia. Parlando poi della linea fra Pireo e Creta in Grecia, il gruppo specifica che la controllata Minoan Lines impiega attualmente tre navi ro-pax, mentre la joint venture concorrente ne schiera quattro sulla stessa tratta pur sapendo bene che il mercato, soprattutto per il trasporto passeggeri, è gravemente depresso e non giustifica l'esercizio di così tanti traghetti. Grimaldi Group conclude ricordando di essere sempre stata convinta che la linea Pireo Creta possa essere adeguatamente servita con sei navi ro-pax, tre di Minoan e tre degli altri player.



La pandemia e i traffici

VENEZIA Nell'anno segnato dalla pandemia i dati relativi ai traffici dei porti lagunari confermano una prevedibile flessione rispetto al 2019: il porto di Venezia perde nel complesso 2,5 milioni tonnellate (-10,3%), percentuale da ridurre al netto del carbone, il porto di Chioggia perde, invece, circa 409 mila tonnellate (-31%). Un calo, quello riportato dal porto veneziano (-10,3%) nel corso del 2020 che, sulla base degli ultimi dati disponibili, risulta inferiore al calo medio (-14,3%) registrato lo scorso anno dai porti italiani comparabili sotto un profilo geografico, di mercato e funzionale. Nonostante gli effetti del coronavirus sull'economia mondiale il secondo semestre vede un miglioramento dei dati rispetto alla prima parte dell'anno nel confronto con gli stessi periodi del 2019. Ed è in particolare nel quarto trimestre che il porto di Venezia registra la diminuzione minore con un calo pari all'-8,1% di tonnellate di merci movimentate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, percentuale che, al netto dell'intermediazione di carbone, si consolida ad un valore pari a -4.7%. Va segnalato in tal senso che, il settore carbonifero gioca un ruolo centrale nelle dinamiche generali dell'intermediazione di merci del sistema portuale veneto. Infatti, per quanto riguarda lo scalo veneziano, una rilevante porzione del traffico perduto nel 2020 è legata al crollo del carbone (-69,6%), causato dal graduale abbandono da parte dell'Italia di questa fonte energetica in continuità con i principi stabiliti dalla Strategia Energetica Nazionale. Al netto del carbone che sconta decisioni non afferenti alle dinamiche portuali di Venezia, la flessione dei traffici del porto veneziano passa quindi dal 10,3% al 6,3%. Le rinfuse liquide segnano un -5,1% (-461 mila tonnellate), quelle solide che comprendono anche il carbone, si attestano sul -20,4% (-1,278 milioni tonnellate) mentre il general cargo registra un -8,6% (-844 mila tonnellate). In controtendenza, con una crescita del 2,6%, alcuni prodotti alimentari come i mangimi e i semi oleosi, mentre tengono sostanzialmente le rinfuse siderurgiche (che diminuiscono del 6,6%) e i prodotti chimici che riportano una tenuta con un calo contenuto del 2%. Sempre a Venezia, in calo il settore container che perde 64.394 TEUs (-10,8%), una riduzione motivata in parte dalla decisione di molte compagnie di ridurre l'offerta di stiva anche attraverso un incremento del blank sailing riconducibile all'andamento economico connesso all'emergenza sanitaria e in parte dall'abbandono della linea diretta con il Far East che **AdSP** MAS intende recuperare nel più breve tempo possibile attraverso una importante operazione di escavo manutentivo, già avviata, del canale Malamocco-Marghera. Va inoltre segnalato che, i servizi feeder attivi presso il Porto di Venezia hanno permesso di limitare la perdita di tale traffico connesse all'operatività della linea diretta con il Far East. In calo del 76% il traffico passeggeri dei traghetti mentre il traffico crocieristico è rimasto praticamente fermo quest'anno (-99,6%) con 5.653 passeggeri rispetto agli oltre 1,617 milioni dell'anno precedente. A Chioggia, invece, risultano azzerate le poche rinfuse liquide transitate nel porto nel 2019 e in flessione del 10,4% le rinfuse solide, con i prodotti per l'edilizia (cemento, calce, malta) che perdono più di 65 mila tonnellate. Segnali positivi arrivano, in questa categoria di merci, dai prodotti chimici solidi che crescono del 5,7% con 7mila tonnellate sebbene, in termini assoluti, tale tipologia merceologica rappresenti una realtà limitata. In calo del 59,3% anche il general cargo.



Rimorchiatori Panfido incontra in Prefettura

VENEZIA L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, rappresentata dal segretario generale dottor 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 riferisce la nota dell'**AdSP** 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

La prima svolta dopo la seconda consulenza tecnica. Restano 8 indagati

Incendio all' Authority, due archiviazioni

Si tratta di Susanna Pelizza, direttore dei lavori di Aps e il collaudatore dell' opera genovese Alessandro Pentimalli

GIOVANNI CIOLINA

savona La seconda decisiva svolta nell' inchiesta avviata per l' incendio colposo della palazzina dell' **Autorità Portuale** divampata il 23 ottobre del 2018 è arrivata dall' esito della consulenza richiesta dal pm Chiara Venturi all' ingegner Bernardino Chiaia del Politecnico di Torino. «Si è trattato di un errore progettuale risalente al 2013. Sarebbe un problema della committenza e non di chi ha eseguito l' opera» sarebbe in sostanza la conclusione del tecnico. E così, dopo l' avviso di chiusura delle indagini e l' iscrizione nel registro degli indagati di dieci persone, sono arrivate le prime due archiviazioni. Si tratta di Susanna Pelizza, direttore dei lavori delegata per i lavori strutturali dell' edificio, savonese e dirigente dell' **Autorità Portuale** ed Alessandro Pentimalli, 62 anni, genovese, collaudatore dell' opera. Per entrambe le posizioni, il pubblico ministero Venturi non avrebbe ravvisato responsabilità visto che il progetto sarebbe stato realizzato da altri e il collaudo formale c' è stato. Il neonato palazzo dell' Authority, realizzato in ambito **portuale** e costato oltre 8 milioni di euro visto l' utilizzo di materiali ecologici, all' avanguardia e soprattutto in grado di rendere la struttura antincendio. Invece, in quella drammatica mattina d' autunno, la struttura è andata in fumo in poco più di mezz' ora lasciando sul campo solo lo scheletro annerito. Secondo la consulenza del dottor Marmo, il castello accusatorio è stato abbastanza preciso. Quel 23 ottobre la palazzina - inaugurata da neanche un anno - si sarebbe trasformata in un inferno di fuoco per colpa «di un focolaio di incendio proveniente da uno scatolone ricolmo di carta e innescato probabilmente da un mozzicone di sigaretta o di sigaro» che avrebbe attaccato i pannelli «di Argisol non trattati e quindi non ritardati alle fiamme». Un difetto costruttivo, secondo il pm Venturi, ingigantito dal fatto che i pannelli esterni di Etalbond, sollevati da un centimetro e mezzo da terra e dall' Argisol ha creato l' effetto canna fumaria. Proprio la mancanza dell' intonacatura esterna dei pannelli di Argisol sarebbe stata alla base del violentissimo rogo. E si tratterebbe di un difetto di progettazione per cui resta indagata Paola Roascio, direttore lavori Aps; Luca Gaminara, delegato per l' anticendio e i responsabili delle ditte realizzatrici: Luca Gianasi ed Andrea Mazzini (presidenti Cda Iti impresa generale di Modena), Antonio Sileo (direttore lavori Iti), Enrico Cavaliere (procuratore speciale); Arton Gashi e Francesca Chiavacci (ditte subappaltatrici). --



savona

Autorità portuale prime archiviazioni nell' inchiesta per l' incendio della sede

GIOVANNI CIOLINA

giovanni ciolina savona La seconda decisiva svolta nell' inchiesta per l' incendio colposo della palazzina dell' **Autorità Portuale** divampato il 23 ottobre del 2018 è arrivata dall' esito della consulenza richiesta dal pm Chiara Venturi all' ingegner Bernardino Chiaia del Politecnico di Torino. «Si è trattato di un errore progettuale risalente al 2013. Sarebbe un problema della committenza e non di chi ha eseguito l' opera» sarebbe in sostanza la conclusione del tecnico. E così, dopo l' avviso di chiusura indagini e l' iscrizione nel registro degli indagati di dieci persone, sono arrivate le prime due archiviazioni. Si tratta di Susanna Pelizza, direttore dei lavori delegata per i lavori strutturali dell' edificio, savonese e dirigente dell' **Autorità Portuale** ed Alessandro Pentimalli, 62 anni, genovese, collaudatore dell' opera. Per entrambe le posizioni, il pm Venturi non avrebbe ravvisato responsabilità visto che il progetto sarebbe stato realizzato da altri e il collaudo formale c' è stato. Il neonato palazzo dell' Authority, realizzato in ambito **portuale** e costato oltre 8 milioni di euro visto l' utilizzo di materiali ecologici, all' avanguardia e soprattutto in grado di rendere la struttura antincendio. Invece, il 23 ottobre la palazzina - inaugurata da neanche un anno - si sarebbe trasformata in un inferno per colpa «di un focolaio di incendio proveniente da uno scatolone ricolmo di carta e innescato probabilmente da un mozzicone» che avrebbe attaccato i pannelli «di Argisol non trattati e quindi non ritardati alle fiamme». Un difetto costruttivo, secondo il pm Venturi, ingigantito dal fatto che i pannelli esterni di Etalbond, sollevati da un centimetro e mezzo da terra e dall' Argisol ha creato l' effetto canna fumaria. Proprio la mancanza dell' intonacatura esterna dei pannelli di Argisol sarebbe stata alla base del violentissimo rogo. E si tratterebbe di un difetto di progettazione per cui resta indagata Paola Roascio, direttore lavori Aps; Luca Gaminara, delegato per l' anticendio e i responsabili delle ditte realizzatrici: Luca Gianasi ed Andrea Mazzini (presidenti Cda Iti impresa generale di Modena), Antonio Sileo (direttore lavori Iti), Enrico Cavaliere (procuratore speciale); Arton Gashi e Francesca Chiavacci (ditte subappaltatrici). - © RIPRODUZIONE RISERVATA



La Stampa (ed. Savona)

Genova, Voltri

domani e venerdì da genova l' evento in streaming con i guru del settore

Shipping, la Liguria studia il rilancio Il traffico dei container calato del 13%

ALESSANDRA PIERACCI

alessandra pieracci L' industria dello shipping del futuro sarà il tema al centro di «Shipping 4.0», la due giorni che si terrà domani e venerdì ai Magazzini dell' Abbondanza del Genova Blue District, organizzata da Promoest in collaborazione con l' Università degli Studi di Genova, Confindustria Genova, Start 4.0, con il patrocinio di Regione Liguria, Comune di Genova, Marina Militare e The Ocean Race. Avrà la struttura di un evento phygital, ovvero in presenza solo per i relatori, e si può seguire su <https://shipping-40.sharevent.it>. Sarà momento di confronto tra mondo scientifico, industria e istituzioni per individuare soluzioni innovative nel trattamento e nella gestione del settore navale che possano definire prospettive concrete in termini ambientali, sociali ed economici. «L' 85% delle merci nel mondo viaggia su nave, la blue economy dovrebbe essere conosciuta come la Silicon Valley, - commenta il sindaco Marco Bucci - a Genova abbiamo grande tecnologia, costruendo un ponte tra logistica e tecnologia, trasformeremo in realtà la nostra visione di città». La centralità dei porti di Genova e Savona nel Mediterraneo e non solo è dimostrato dalle cifre: nel 2019, l' ultimo anno vissuto totalmente fuori dalla pandemia, i porti di Genova, Savona e Vado hanno movimentato il 32% del traffico container in Italia. E nel 2020, nonostante la sospensione delle crociere che ha causato una flessione complessiva dell' 89,9%, l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale si è confermata il primo **sistema portuale** per traffico crocieristico con il 31% dei croceristi movimentati in Italia. E se il porto di Genova in sofferenza ha segnato un -13,1% nel traffico container, il porto di Savona è andato addirittura in controtendenza registrando con l' inizio delle attività di Vado Gateway un aumento del 142,5%. «Shipping 4.0» coinvolge il settore industriale, società di servizi, armatori, **autorità** portuali, start-up innovative, investitori, spedizionieri, agenti marittimi, per raccontare le best practice e mettere in luce attraverso «think tank» quello che sarà la shipping industry tra 10-20 anni. Nello specifico, i temi trattati in otto tavole rotonde saranno, come spiega l' amministratore delegato Promoest Barbara Colonnello, «porti, logistica e ambiente, gli armatori e gli investimenti, l' AI e il Blockchain, le nuove città dell' economia post-Covid tra rilancio e transizione digitale e verde, l' evoluzione della cantieristica 4.0, porti ed eventi meteorologici catastrofici, 5G ed infrastrutture». Ottimizzazione dell' uso delle infrastrutture portuali, sostegno del trasporto intelligente, incremento di efficienza e sostenibilità, aumento dei livelli di sicurezza, ruolo della finanza nel settore e tecnologie del mare sono alcune delle sfide che verranno affrontate per colmare con un approccio circolare il divario tra sfide ambientali e innovazione. Guardando a Genova come hub del Mediterraneo con la nuova diga e il collegamento ferroviario che agganci la via della seta. - © RIPRODUZIONE RISERVATA «Anche in un anno difficile come il 2020 la dinamica del leasing nautico è stata straordinariamente positiva. Soprattutto nei mesi estivi e dopo l' edizione 2020 del Salone Nautico di Genova c' è stata un' impennata dei contratti». Marina Stella, direttore generale di Confindustria Nautica, ha sottolineato il dato positivo nel corso del webinar su «Leasing nautico e noleggio: la nuova normativa» organizzato appunto da Confindustria Nautica. I dati di Assilea (l' associazione italiana leasing) dicono che da gennaio a dicembre c' è stata, rispetto allo stesso periodo del 2019, una crescita complessiva (sommando nautica da diporto e commerciale, ma la nautica da diporto in valore pesa il 95,





La Stampa (ed. Savona)

Genova, Voltri

7% del totale) del 21,9% dei contratti stipulati, in tutto 398, per un valore di 594 milioni di euro in aumento del 17,3%. I nuovi finanziamenti di imbarcazioni in leasing dal 2013 al 2019 sono cresciuti del 280% e il 2020 ha proseguito il trend con una crescita del leasing nella sola nautica da diporto del 19% sia in termini di valore che di contratti stipulati. Il picco del leasing, confermato Roberto Neglia, responsabile dei rapporti istituzionali di Confindustria Nautica, «è collegato al Salone Nautico di Genova, svoltosi lo scorso ottobre: è stato l' unico che si è tenuto in Europa in tempi di Covid, con fatica e tante preoccupazioni. Ma questi dati dicono cosa ha significato in termini di mercato». Appuntamento più rappresentativo dell' eccellenza del Made in Italy, il Nautico accoglie ogni anno operatori del settore e appassionati del mare con 200 mila metri quadri a disposizione nel quartiere fieristico. La sessantunesima edizione si svolgerà dal 16 al 21 settembre, date ufficializzate da Confindustria Nautica nel corso dell' assemblea dei soci a dicembre. ale.pie. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Ecco i primi ostacoli sul percorso della diga di Genova

Intanto il sistema portuale si conferma primo in Italia nonostante i colpi della pandemia

ALBERTO GHIARA GENOVA. Se non ci saranno ostacoli, il presidente dell'Autorità di sistema del mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini, conta di avviare i lavori per la nuova diga foranea di Genova a marzo del 2022. Il completamento è previsto per il 2026, in tempo per sfruttare le potenzialità di traffico che comincerà a esprimere il Terzo Valico, la cui apertura dovrà avvenire nel 2024. In realtà l'apertura di quest'ultima opera avrebbe dovuto avvenire nel 2023, ma è recentemente slittata per imprevisti. Qualche ostacolo ha cominciato a profilarsi anche per la nuova diga, di cui si è appena conclusa la prima fase del dibattito pubblico, rendendo più incerto il cronoprogramma: dalle osservazioni degli ambientalisti durante lo stesso dibattito pubblico, alla questione dei finanziamenti, ancora appesi a promesse che potrebbero cambiare con il cambio di governo, fino all'ultima tegola, la bocciatura da parte di Enac (Ente nazionale aviazione civile) della seconda fase del progetto, a causa dell'interferenza fra traffico marittimo e il traffico aereo del vicino aeroporto Cristoforo Colombo. Il direttore generale di Enac, Claudio Eminente, ha pubblicato un rapporto in cui non si esprime sulla fase A del progetto, affermando di avere pochi elementi per poter valutare, ma in cui boccia la fase B, riprendendo argomenti che erano già stati espressi dal direttore del Cristoforo Colombo, Piero Righi. Nella configurazione finale - scrive Eminente - 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 e il ricorso a sistemi energetici da fonti rinnovabili (eolico), andrebbero a impattare significativamente sulle caratteristiche fisiche, operative e di sicurezza del vicino aeroporto". L'Enac apre però uno spiraglio per arrivare a una soluzione. "Restiamo a disposizione - scrive l'ente - per esaminare il progetto nell'ambito di uno specifico tavolo tecnico finalizzato a valutare la compatibilità aeronautica dei futuri programmi di sviluppo del porto con il limitrofo scalo". A lasciare aperte le speranze è anche Nicola Carlone, direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria di porto di Genova. "Non è - spiega Carlone, riferito alla valutazione di Enac - la pietra tombale di questa opera. Anzi, la prima fase darà tanta acqua al porto, la fase B è un completamento. Non mi sorprende, Genova - ha aggiunto l'ammiraglio, intervenuto a un webinar organizzato dal sito ShipMag - è una palestra: da noi la nave non si considera solamente dal fumaiolo all'opera morta, ma anche al di sopra. È un elemento che esiste solo in pochissimi porti d'Italia, forse anche a Brindisi. Ma questo è uno degli handicap dello scalo, la presenza del sentiero di atterraggio degli aerei diretti all'aeroporto. Dobbiamo continuamente tenere conto di questi elementi". Un altro elemento è quello dei finanziamenti, promessi ma non ancora messi completamente nero su bianco, come emerso da una recente audizione alla Camera di Paolo Signorini, di cui ha riferito la presidente della commissione parlamentare, Raffaella Paita: Signorini si è detto preoccupato per le incertezze finanziarie che minacciano l'opera. Per ora ci sono i 500 milioni di euro stanziati nel contesto del Recovery Plan ma ancora nessun atto del Mit rispetto alle risorse mancanti. Dei tre progetti presentati, quello uscito come favorito dal dibattito pubblico costerà 1.350 milioni di euro, di cui 950 milioni per la prima fase. L'Authority potrebbe attivare 250 milioni di risorse proprie, il Mit ha promesso 500 milioni di euro, ne mancherebbero quindi almeno 200 milioni. Intanto sono usciti i dati di traffico del sistema portuale per il 2020. Il traffico commerciale del sistema portuale del mar Ligure occidentale è stato, nell'anno



della Covid- 19, di 58.456.508 tonnellate, pari a -14,2% rispetto al 2019. Tale riduzione, seppure con alcune diversificazioni, ha coinvolto tutte le tipologie di traffico, dai container (-4,9%), al traffico convenzionale (-13,



L'Avvisatore Marittimo

Genova, Voltri

5%), fino alle rinfuse solide che chiudono l'anno con una contrazione del 30,5%. Ciononostante, l'Asp ligure occidentale mantiene il proprio ruolo di leadership consolidata sia nella movimentazione di container, con 2.498.850 di teu movimentati nel 2020 (settore nel quale i porti di Genova e Savona rappresentavano nel 2019 oltre il 32% del traffico gateway nazionale) sia nel traffico passeggeri che, sebbene sostanzialmente fermo in ragione del blocco agli spostamenti iniziato nel mese di marzo, conferma il sistema portuale del mar Ligure occidentale, che comprende Genova e Savona, al primo posto per traffico crocieristico, sempre nel 2020. ©BY NC AND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Diga di Genova, Signorini: "L' appalto aggiudicato entro ottobre"

Genova - Il dibattito pubblico sulla nuova diga foranea di Genova vedrà la consegna il 19 febbraio della relazione del coordinatore del dibattito (la società Avventura Urbana), poi, «entro il 28 febbraio, l' **Autorità portuale** presenterà il dossier conclusivo del dibattito pubblico» mentre «la chiusura del progetto di fattibilità ci sarà ad aprile». Lo ha detto **Paolo Emilio Signorini**, presidente dell' **Autorità di sistema portuale Mar Ligure occidentale** e commissario straordinario per la realizzazione della diga foranea di Genova durante l' audizione di questa mattina presso la commissione Lavori pubblici del Senato per l' esame del Dpcm sulle opere pubbliche da affidare ai commissari di governo. **Signorini** ha evidenziato inoltre «due punti centrali» del cronoprogramma: «poter mandare al consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto come emerge dal dibattito pubblico, ai primi di maggio; e poter aggiudicare tra settembre e ottobre di quest' anno» l' appalto per la prima fase funzionale dell' opera: **Signorini** ha quindi confermato al Senato quello che già aveva detto la scorsa settimana e riportato sul Secolo XIX del 3 febbraio scorso, dove aveva anche definito l' avvio dei lavori, a marzo 2022. «Queste - ha aggiunto - sono le due principali 'milstonè di quest' anno». L' appalto, ha spiegato, sarà del tipo «integrato complesso», affidando cioè progettazione definitiva, la progettazione esecutiva e la realizzazione. Circa il dibattito pubblico, nel quale sono state analizzate varie ipotesi progettuali, il commissario designato ha riferito che «gli esiti del dibattito fanno propendere per la soluzione 3 perchè la capitaneria di porto conta di avere margini aggiuntivi di sicurezza». La soluzione progettuale è tra quelle che prevedono un ingresso della navi da Levante e che ha un costo complessivo di 1,35 miliardi di euro, di cui 950 milioni per la realizzazione della prima fase (quella che il commissario stima di poter appaltare entro settembre/ottobre). Quanto alle risorse, per questa prima fase funzionale, **Signorini** ha riferito che «al momento, nel piano del recovery fund, per i porti di Genova e Trieste sono ipotizzati 800 milioni globali. La ministra (De Micheli, ndr) ha anticipato che nel caso dovesse essere questa la soluzione per cui occorrono 950 milioni di euro, il ministero potrebbe arrivare fino a fino a 700 milioni, e gli altri li mette l' **Autorità di sistema** accendendo mutui». «I tempi di realizzazione, aggiudicando entro l' anno la prima fase funzionale, sono congruenti nel completare entro il 2026», ha precisato **Signorini**.



Borsa Italiana

Genova, Voltri

Genova: Signorini, entro ottobre appalto diga foranea (I fase)

Dal dibattito pubblico orientamento verso soluzione n.3 (Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Roma, 09 feb - Il dibattito pubblico sulla nuova diga foranea di Genova vedrà la consegna il 19 febbraio della relazione del coordinatore del dibattito (la società Avventura Urbana), poi, "entro il 28 febbraio, l'Autorità portuale presenterà il dossier conclusivo del dibattito pubblico" mentre "la chiusura del progetto di fattibilità ci sarà ad aprile". Lo ha detto **Paolo Emilio Signorini**, presidente dell'Autorità di sistema portuale Mar Ligure occidentale e commissario straordinario per la realizzazione della diga foranea di Genova durante l'audizione di questa mattina presso la commissione Lavori pubblici del Senato per l'esame del Dpcm sulle opere pubbliche da affidare ai commissari di governo. **Signorini** ha evidenziato inoltre "due punti centrali" del cronoprogramma: "poter mandare al consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto come emerge dal dibattito pubblico, ai primi di maggio; e poter aggiudicare tra settembre e ottobre di quest'anno" l'appalto per la prima fase funzionale dell'opera. "Queste - ha aggiunto - sono le due principali 'milestone' di quest'anno". L'appalto, ha spiegato, sarà del tipo "integrato complesso", affidando cioè progettazione definitiva, la progettazione esecutiva e la realizzazione.

Circa il dibattito pubblico, nel quale sono state analizzate varie ipotesi progettuali, il commissario designato ha riferito che "gli esiti del dibattito fanno propendere per la soluzione 3 perché la capitaneria di porto conta di avere margini aggiuntivi di sicurezza". La soluzione progettuale è tra quelle che prevedono un ingresso della navi da Levante e che ha un costo complessivo di 1,35 miliardi di euro, di cui 950 milioni per la realizzazione della prima fase (quella che il commissario stima di poter appaltare entro settembre/ottobre). Quanto alle risorse, per questa prima fase funzionale, **Signorini** ha riferito che "al momento, nel piano del recovery fund, per i porti di Genova e Trieste sono ipotizzati 800 milioni globali. La ministra (De Micheli, ndr) ha anticipato che nel caso dovesse essere questa la soluzione per cui occorrono 950 milioni di euro, il ministero potrebbe arrivare fino a fino a 700 milioni, e gli altri li mette l'Autorità di sistema accendendo mutui". "I tempi di realizzazione, aggiudicando entro l'anno la prima fase funzionale, sono congruenti nel completare entro il 2026", ha precisato **Signorini**. Fro (RADIOCOR) 09-02-21 13:47:34 (0397)PA,INF 5 NNNN.



Diga di Genova, appalto integrato sul progetto di fattibilità entro ottobre

di M.Fr.

Il dibattito pubblico sulla nuova diga foranea di Genova - che vedrà la consegna il 19 febbraio della relazione del coordinatore del dibattito (la società Avventura Urbana) - si concluderà «entro il 28 febbraio, quando l' **Autorità portuale** presenterà il dossier conclusivo del dibattito pubblico» mentre «la chiusura del progetto di fattibilità ci sarà ad aprile». Lo ha detto **Paolo Emilio Signorini**, presidente dell' **Autorità di sistema portuale Mar Ligure occidentale** e commissario straordinario per la realizzazione della diga foranea di Genova durante l' audizione presso la commissione Lavori pubblici del Senato per l' esame del Dpcm sulle opere pubbliche da affidare ai commissari di governo. **Signorini** ha evidenziato inoltre «due punti centrali» del cronoprogramma: «poter mandare al consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto come emerge dal dibattito pubblico, ai primi di maggio; e poter aggiudicare tra settembre e ottobre di quest' anno» l' appalto per la prima fase funzionale dell' opera. «Queste - ha chiosato - sono le due principali "milestone" di quest' anno». Dal dibattito pubblico è intanto già emerso un orientamento prevalente tra le diverse scelte progettuali sul tappeto. Il commissario designato ha riferito infatti che «gli esiti del dibattito fanno propendere per la soluzione 3 perché la capitaneria di porto conta di avere margini aggiuntivi di sicurezza». Si tratta di una soluzione progettuale tra quelle più costose, in quanto prevedono un ingresso della navi da Levante e di conseguenza uno sviluppo più esteso della diga. Il costo totale è stato stimato in i 1,35 miliardi di euro, di cui 950 milioni per la realizzazione della prima fase (quella appunto che **Signorini** stima di poter appaltare entro settembre/ottobre. Quanto alle risorse, per questa prima fase funzionale, **Signorini** ha riferito che «al momento, nel piano del recovery fund, per i porti di Genova e Trieste sono ipotizzati 800 milioni globali. La ministra (De Micheli, ndr) ha anticipato che nel caso dovesse essere questa la soluzione per cui occorrono 950 milioni di euro, il ministero potrebbe arrivare fino a fino a 700 milioni, e gli altri li mette l' **Autorità di sistema** accendendo mutui». L' appalto, ha spiegato **Signorini**, sarà del tipo «integrato complesso», cioè sulla base del progetto di fattibilità tecnico-economica con affidamento della progettazione definitiva, della progettazione esecutiva e della realizzazione. Temi di realizzazione? «Aggiudicando entro l' anno la prima fase funzionale, i tempi sono congruenti nel completare entro il 2026», ha assicurato **Signorini**.



Genova: Circle e Saar collaborano nella gestione di un deposito costiero

Circle Group, lavorerà al fianco di Saar Depositi Portuali nella gestione di un deposito costiero specializzato nella logistica di rinfuse liquide. Il progetto è la base di un rapporto di collaborazione strategica fra le due società. Nello specifico sarà Milos® - la suite progettata da Circle per la digitalizzazione della supply chain e dedicata a tutti gli attori della logistica intermodale quali, tra gli altri, shipper, inland terminal, terminal portuali, porti, mto (multi transport operating) e agenzie marittime, a permettere una gestione evoluta delle procedure di ritiro e consegna della merce. Le innovazioni riguarderanno in primis le fasi di prenotazione del ritiro e della consegna e i relativi processi, con la messa a disposizione di Milos® Mobile attraverso cui sarà possibile lo scambio anticipato dei documenti, la comunicazione da parte dell'autista della sua 'prossimità' presso il terminal, con la possibilità da parte del terminal di inviare all'autista la comunicazione di disponibilità operativa al carico o scarico. Ciò porterà ad ulteriori benefici quali, per esempio, la possibilità di scambiare dati e documenti in modalità evoluta attraverso servizi federativi digitali, e la ricezione in anticipo di tutta la documentazione propedeutica all'autorizzazione dello spedizioniere da parte dell'azienda di trasporto, con una conseguente riduzione delle attività - e della congestione - al gate e presso l'ufficio dello spedizioniere. Sono previste inoltre, in fasi successive, l'integrazione della piattaforma messa a disposizione da Circle con i servizi in evoluzione del Port Community System (del **Porto di Genova**, da un lato, e gli applicativi utilizzati dai partner logistici di Saar, dall'altro. «L'obiettivo di questo nuovo progetto, che sono entusiasta di annunciare - spiega Luca Abatello, presidente & eo di Circle - è quello di supportare Saar nell'ottimizzazione delle risorse del terminal: sempre più i servizi digitali federativi riducono le attività manuali e ripetitive al gate e riportano al centro il valore della competenza professionale umana nella parte di processo a valore aggiunto». Beppe Costa, amministratore delegato di Saar Depositi Portuali, dichiara: «Questo investimento rappresenta un ulteriore passo in avanti da parte di Saar Depositi Portuali spa nella strategia di adozione di soluzioni tecnologiche avanzate per la gestione dei processi operativi. Avremo modo di innalzare il livello di qualità complessiva del servizio offerto ai trasportatori e ai clienti del Deposito Costiero. Inoltre, contribuiremo al miglioramento dei flussi di traffico verso l'area di Calata Bettolo, interessata nell'immediato futuro da importanti criticità dovute alle cantierizzazioni per la nuova viabilità portuale».



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

Nel Terminal San Giorgio tecnologia, ambiente e safety

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. Per ulteriori informazioni cfr. il sito istituzionale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, al seguente indirizzo: <https://www.portsofgenoa.com/it/strategia-sviluppo/politica-europea/progetto-cofinanziati.html>. 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. <https://www.start4-0.it/progetto-tebets/>. 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 database 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: <http://www.federatedplatforms.eu/>. L'ad 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



La Gazzetta Marittima

Genova, Voltri

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. Per ogni ulteriore informazione potete visitare il nostro sito www.terminalsangiorgio.it.

Itticoltura, il trasloco fuori diga è in alto mare

Ancora pendente, dal 2017, la procedura per i nuovi impianti. L'azienda, all'epoca, voleva solo 'alleggerire' il Pezzino. E ora tace

LE GRAZIE Tace l'azienda "Piscicoltura Porto Venere", contattata per fare il punto sui progetti coltivati e per capire come abbia digerito lo 'sfratto' del Comune, condizionato alla ricollocazione fuori diga - auspicabilmente entro un anno - degli impianti di itticoltura attualmente antistanti punta Pezzino, fonte di lavoro per 18 persone. Preferisce approfondire il discorso, con gli atti alla mano, Legambiente. Chi palesa soddisfazione per lo sviluppo della querelle è Fabio Carassale, oltreché consigliere comunale memoria storica dei Comitati di salvaguardia ambientale. Riavvolge il nastro delle prese di posizione: «Per tanti anni i Comitati hanno chiesto l'applicazione delle direttive europee in materia di spostamenti programmati degli impianti con finalità di tutela ambientale. Fui io, quale assessore all'urbanistica dell'amministrazione Calcagnini nel 2005, a proporre la previsione dello spostamento obbligato dell'impianto, auspicando una destinazione d'uso naturale della costa. Il recupero ambientale e paesaggistico di quel tratto di litorale e del sentiero Codevalle è parte del nostro programma». «L'auspicio - argomenta Carassale - è che quel tratto di costa naturale, uno degli ultimi tratti interni al golfo rimasto naturale già frequentato dai reali di casa Savoia, possa ritornare fruibile per la balneazione». E i posti di lavoro? «Da garantire con lo spostamento degli impianti, ovviamente». Il Comune, attraverso il responsabile dell'area urbanistica, con la lettera dell'**Autorità portuale**, ha palesato gli auspici dell'amministrazione-Cozzani: spostamento entro un anno, con proroga indotta dalla concessione scaduta il 31 dicembre del 2020. «Abbiamo così messo le mani avanti» dice l'assessore ai lavori pubblici e neovicesindaco Emilio Di Pelino, con ciò a voler dire che recupero ambientale e salvaguardia di posti di lavoro devono andare a braccetto. Da ormai 30 anni l'impianto di itticoltura delle Grazie, con la sua produzione di orate e branzini certificati dall'Asl che controlla la produzione, rappresenta una fonte di sostentamento per diverse famiglie del territorio, delizia il palato dei consumatori ma ferisce il paesaggio, visibile e invisibile, dell'insenatura. Sì, perché mentre le vasche-vivai dei pesci si vedono, quello che sta sotto è solo intuibile o quanto meno visibile ai soli occhi dei subacquei. E le testimonianze che arrivano da questi sono... lunari. Non solo i fondali sotto agli impianti ma anche quelli prossimi ad essi, fino al Varignano, perché le 'ventole' per l'ossigenazione dei pesci (per salvaguardarli dal rischio moria, con memoria alla strage del 1998) spargono limo misto a defecazioni e sedimenti dei mangiami. Anche per questo già nel 2017, quando alle Grazie rimbalzò la notizia della prospettiva di ricollocazione degli impianti, sull'onda di una mozione presentata da Di Pelino molti tirarono un sospiro di sollievo. Il procedimento per dar vita ai nuovi impianti fuori diga in effetti è stato avviato, con la formula della conferenza dei servizi, nel 2017: ma gli auspici dell'azienda, all'epoca, erano solo quelli di alleggerire l'impatto degli impianti al Pezzino. Ora, complice anche la crisi dei consumi indotta dall'emergenza Covid-19 sul fronte dei ristoranti, preferisce non esternare pensieri. Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Spezia chiede la ZLS

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 riferisce una nota dell'**AdSP** 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 ha dichiarato il presidente dell'**AdSP** spezzina Mario Sommariva 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. In questo modo si otterrà minore burocrazia, snellimento delle procedure e maggiore efficienza dei servizi, così come auspicato da tutta la comunità portuale.



Dall' interno porto alla diga: il "trasloco" di un capanno

RAVENNA Un manufatto dal peso eccezionale, traccia rinnovata di una grande tradizione ravennate, spostato via mare attraverso un' operazione dalle tecniche innovative. Si è svolto nei giorni scorsi nel **Porto di Ravenna** il trasporto speciale e il posizionamento di un capanno di oltre 65 tonnellate spostato dall' interno del **porto** alla diga foranea di Marina di **Ravenna**. Il trasporto è stato effettuato per la prima volta tramite nave e non con un pontone attrezzato. Responsabile di tutta la manovra è stato il capo pilota della corporazione di **Ravenna** della Federazione Piloti dei porti, Roberto Bunicci, che per oltre due ore ha tenuto l' imbarcazione ferma sulle macchine sincronizzando i movimenti di due gru da 120 tonnellate per centrare l' ammainata sui pali già posti a fondale marino e posizionati a 25 metri dalla scogliera dei moli foranei. Per la perfetta riuscita dell' operazione il comandante Bunicci si è avvalso del Ppu (Portable pilot unit) come supporto tecnologico in grado di riprodurre tutta la manovra al computer.

The screenshot shows a newspaper page from Ravenna with several articles. The main article is titled "Dall' interno porto alla diga: il 'trasloco' di un capanno" (From the inner port to the dike: the 'moving' of a shed). Other visible headlines include "Incidente in bicicletta, muore storica volontaria dell' Advs" (Bicycle accident, a historic volunteer of Advs dies), "Il Pri ricorda la Repubblica Romana" (The Pri remembers the Roman Republic), and "Omaggio filatelico al Carnevale" (Philatelic tribute to Carnival). There are also smaller sections like "Nella linea nera sulle strade" (In the black line on the roads) and "Aggiornamenti sospiciti al Pp socialista" (Suspicious updates to the Socialist Pp).



"Trasporto speciale" al Porto: si sposta un capanno con la tecnologia del computer

Il trasporto è stato effettuato per la prima volta tramite nave e non con un pontone attrezzato

Si è svolto nei giorni scorsi nel **Porto** di **Ravenna** il trasporto speciale e il posizionamento di un capanno di oltre 65 tonnellate, spostato dall' interno del **porto** alla diga forenea di Marina di **Ravenna**. Il trasporto è stato effettuato per la prima volta tramite nave e non con un pontone attrezzato. Responsabile di tutta la manovra è stato il capo pilota della corporazione di **Ravenna**, comandante Roberto Bunicci, che per oltre due ore ha tenuto l' imbarcazione ferma sulle macchine sincronizzando i movimenti di due gru da 120 tonnellate per centrare l' ammainata sui pali già posti a fondale marino e posizionati a 25 metri dalla scogliera dei moli foranei. Per la perfetta riuscita dell' operazione il comandante Bunicci si è avvalso del PPU - Portable Pilot Unit - come supporto tecnologico in grado di riprodurre tutta la manovra al computer.

RAVENNATODAY Cronaca

"Trasporto speciale" al Porto: si sposta un capanno con la tecnologia del computer

Il trasporto è stato effettuato per la prima volta tramite nave e non con un pontone attrezzato

Analisi

Si è svolto nei giorni scorsi nel Porto di Ravenna il trasporto speciale e il posizionamento di un capanno di oltre 65 tonnellate, spostato dall'interno del porto alla diga forenea di Marina di Ravenna. Il trasporto è stato effettuato per la prima volta tramite nave e non con un pontone attrezzato.

Il riporta un capanno di oltre 65 tonnellate al porto

Responsabile di tutta la manovra è stato il capo pilota della corporazione di Ravenna, comandante Roberto Bunicci, che per oltre due ore ha tenuto l'imbarcazione ferma sulle macchine sincronizzando i movimenti di due gru da 120 tonnellate per centrare l'ammainata sui pali già posti a fondale marino e posizionati a 25 metri dalla scogliera dei moli foranei. Per la perfetta riuscita dell'operazione il comandante Bunicci si è avvalso del PPU - Portable Pilot Unit - come supporto tecnologico in grado di riprodurre tutta la manovra al computer.

Argomenti: capanni | porto

In Evidenza

- Intero novembre ad...
- Ignoranti di a medio...
- La banca del Comandante...
- Nuovo sito di tram...

Potrebbe interessarti

I più letti della settimana

- Valentino schiavo nella...
- Parosimo trasporta...
- Quanti Milleardi a la...
- Salvo al Grande Fede...
- Trasporto un carico...
- Giulia a Firenze, il...

Il Tirreno

Livorno

Ultimatum dell'Authority ai circoli del Mediceo «O dite sì o ve ne andate»

M.Z.

LIVORNO. Stavolta la "grana" per l' Authority non sono le portacontainer da 300 metri o i traghetti di 70mila tonnellate di stazza lorda: stiamo parlando del popolo della piccola nautica. Una folla di barchette di pochi metri, ne servirebbero una quarantina in fila per raggiungere la lunghezza di una love boat o d' una nave cargo. Ma è questo l' ultimo fronte caldo che si è aperto a Palazzo Rosciano: in ballo il destino di un esercito di barche appartenenti a dieci circoli all' interno del Porto Mediceo, nello specchio d' acqua che è destinato a ospitare il porto turistico. Oggi alle 15 appuntamento sotto le finestre di Palazzo Rosciano, quartier generale dell' Authority, per un presidio di protesta (nel segno del rispetto delle norme anti-contagio). È il fronte del "popolo delle barchette" riunito sotto le insegne dell' "Associazione per la tutela e la conservazione delle tradizioni marinare e del Porto Mediceo", una denominazione che raggruppa gli aderenti ai circoli Il Passatempo, La Vela, Calata delle Ancore, Arci La Vela, Il Muro del Pianto, Libertas La Vela, Scali Novi Lena, Darsena Nuova, Borgo, Lavoratori **Autorità Portuale**. Una delegazione - composta probabilmente da Franco Mantellassi, Roberto Lippi, Paola Turio e Antonio Bellesi - salirà le scale per incontrare i vertici dell' istituzione **portuale**. Certo, il fronte della piccola nautica è tutt' altro che contento dell' arrivo di un operatore privato che arriva a trasformare il Porto Mediceo, l' ha ripetuto negando di aver un qualsiasi accordo con Azimut Benetti o con l' Authority. Al tempo stesso, però, - spiegano dall' associazione - c' è da chiarire tutta una serie di aspetti che saranno di dettaglio ma hanno conseguenze tutt' altro che trascurabili: a cominciare dal dettaglio delle spese accessorie, dagli aspetti amministrativi, dal chiarimento se il rapporto è con i singoli proprietari di barche o è con il circolo (ed è quest' ultimo che ne risponde). Viene fatto rilevare che «un circolo standard finora spendeva 14-15mila euro all' anno per concessione, tasse e pulizia mentre con questo passaggio nei primi due anni, anche con uno sconto del 50%, si arriverebbe a 40mila e quando qualche anno più tardi tutto sarà a regime il prezzo pieno sarà di 80mila euro annui da suddividere fra i soci. Forse per una bella barca a vela da 150mila euro è una cifra abbordabile, lo è un po' meno per un gozzo che vale qualche migliaio di euro». Il "popolo delle barchette" racconta che alla vigilia dell' incontro a Palazzo Rosciano sono state recapitate due mail che, prima ancora di mettersi seduti, segnano una svolta: benché lo facciano dopo aver richiamato che il "fronte del no" ha avuto torto di fronte al Tar e si è visto respingere al mittente la propria proposta di "porto della città", sempre svolta è: ci sono 60 giorni di tempo per aderire alla proposta di inquadramento all' interno del porto turistico, dice il provvedimento firmato dal segretario generale Massimo Provinciali. Chi non ci sta ha tempo fino al 30 giugno per sgombrare: non solo portar via la barca ma smantellare i pontili e qualsiasi struttura, in caso di inadempienza lo farà l' Authority e poi si farà restituire i quattrini (con tanto di multe e rischio di castighi penali). La mail è stata interpretata come un tentativo di far fallire ogni possibile mediazione e l' apertura di qualsiasi tavolo di confronto fra le parti. «Invece - sottolineano i promotori del presidio di protesta - per quanto abbiamo trovato tante difficoltà nell' aprire un dialogo sia con il Comune che con l' Authority, ci eravamo rivolti a Palazzo Rosciano con l' idea di trovare un interlocutore che riuscisse a essere al di sopra delle parti e riuscisse a contemperare le ragioni» Prima ancora che si materializzino all' orizzonte la Darsena Europa o il microtunnel, le liti sulla Sponda Est o il braccio



di ferro sulla concessione in radice di Darsena Toscana, ecco una bella gatta da pelare per il presidente designato Luciano Guerrieri



Il Tirreno

Livorno

che appena arrivato dovrà affrontare la scadenza imposta al "popolo delle barchette" per aderire al porto turistico. -
-M.Z. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Tirreno

Livorno

cambio al vertice della capitaneria

S' insedia il capitano Angora «A disposizione della città»

Il nuovo comandante: «Pronto a collaborare con i cugini dell' Autorità di sistema» Tarzia in pensione, ma rimane a Livorno: «Dopo il microtunnel navi più grandi»

STEFANO TAGLIONE

livorno. «La prima cosa che farò sarà mettermi a disposizione di Livorno. I traffici marittimi e la salvaguardia della vita in mare sono i nostri fari e tutti insieme cercheremo di fare del nostro meglio. L' **Autorità portuale**? In questi giorni ho incontrato il presidente Stefano Corsini e mi ha detto che era in attesa di determinazioni ministeriali. So che anche lì ci saranno dei cambiamenti. Sono già stato comandate di altri porti e ho sempre visto nei "cugini" dell' **Autorità** di sistema degli ottimi collaboratori. Insieme possiamo fare tanto per Livorno e per la Toscana». Sono le prime parole da direttore marittimo della Toscana di Gaetano Angora, il capitano di vascello della capitaneria che da oggi subentra al contrammiraglio Giuseppe Tarzia, che va in pensione, ma rimarrà comunque a vivere a Livorno. «Ormai sono di casa», dice. Direttore marittimo della Toscana negli ultimi tre anni e mezzo, lascia la capitaneria dopo 39 anni di servizio. Entrato come ufficiale a nomina diretta nel 1982, nel corso della sua carriera ha ricoperto diversi incarichi e trascorso molti anni «in funzioni di comando nei porti di Santa Margherita Ligure, Viareggio, Civitavecchia nella prima esperienza da direttore marittimo del Lazio e, da ultimo, della Toscana», spiegano dalla guardia costiera. Angora, invece, si è arruolato nel 1989 da ufficiale a nomina diretta ed è laureato in giurisprudenza. Ha comandato l' ufficio circondariale marittimo di Pozzuoli dal 1996 al 1998, la capitaneria di porto di Torre del Greco (dal 2007 al 2010) e successivamente quella di Salerno (dal 2014 al 2017). Fino a pochi giorni fa è stato comandante in seconda della direzione marittima della Campania, a Napoli, città della quale è originario. «Il mio bilancio? Lo definirei positivo - dice Tarzia - Mi sembra che ci siano le condizioni per esprimersi in questi termini, perché i traffici marittimi hanno resistito anche nel momento più critico della pandemia e ora si sono ripresi. Non ci sono state contrazioni nel numero dei mezzi impiegati, ma in termini di dimensioni dei navigli e di nuove navi siamo andati avanti, sperimentando l' accesso in porto di imbarcazioni ancora più grandi, quando i lavori verranno conclusi». Importante, per Tarzia, il lavoro fatto in ambito passeggeri e porta container: «Settori dai risvolti occupazionali importantissimi - dice - Noi abbiamo avuto la capacità di conservare questi traffici e rilanciarli, ci abbiamo investito tanto e credo che nel secondo semestre dell' anno andrà ancora meglio. Mi sono battuto contro l' angustia del porto, insieme a chi ha inteso sostenere questa sana battaglia, ma nel convincimento pieno che queste criticità non fossero poi così limitanti, come invece sembrava all' inizio. Il lavoro e le prove fatte ci hanno dato ragione nel tempo». Per Tarzia «la prossima generazione di unità portacontainer, terminati i lavori del microtunnel, potranno entrare in porto. Non saranno lontane a quelle per le quali è stata simulata la Darsena Europa». Il contrammiraglio ha poi rivelato come «dal 31 gennaio sia entrato in fase di operatività su Livorno e Piombino il sistema Vts (Vessel traffic service, per l' assistenza digitale al traffico marittimo ndr)». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Direzione marittima, nuovo vertice Arriva Angora, lascia Tarzia

L' avvicendamento alla presenza dell' ammiraglio Giorgio Lazio e dell' ammiraglio Giorgio Basile

LIVORNO Si è svolta ieri mattina la cerimonia di avvicendamento al comando della Direzione marittima di Livorno tra il Contrammiraglio Giuseppe Tarzia ed il Capitano di Vascello Gaetano Angora che ha preso il suo posto. A causa dell' emergenza covid la cerimonia si è svolta alla sola presenza di una minima rappresentanza di personale militare e senza invitati esterni. A presiedere l' evento è stato il Comandante Marittimo Nord della Marina Militare, Ammiraglio di Divisione Giorgio Lazio, e in rappresentanza del Corpo delle Capitanerie di **porto** era presente il vice Comandante Generale Ammiraglio Ispettore Antonio Basile. Per l' Ammiraglio Tarzia, che ha guidato la Direzione marittima della Toscana ed il **porto** di Livorno dal settembre 2017, il termine del mandato di coincide con il termine del servizio attivo per raggiunti limiti di età. Entrato nel corpo delle Capitanerie di **porto** quale Ufficiale a nomina diretta nel 1982, ha ricoperto molteplici incarichi e trascorso molti anni in funzioni di comando nei porti di Santa Margherita Ligure, Viareggio, fino a Civitavecchia nella prima esperienza da Direttore marittimo del Lazio e da ultimo a Livorno quale Direttore Marittimo della Toscana. Il neo Direttore Marittimo, Capitano di vascello Gaetano Angora è entrato nel Corpo delle Capitanerie di **porto** nel 1989 quale Ufficiale a nomina diretta laureato in giurisprudenza. Ha già rivestito incarichi di comando all' Ufficio Circondariale marittimo di Pozzuoli, alla Capitaneria di **porto** di Torre del Greco e alla Capitaneria di **Porto** di Salerno. Gli ultimi tre anni è stato alla direzione Marittima di Napoli con l' incarico di Comandante in seconda.

Oggi la protesta del popolo delle barche

Livorno, la delegazione che rappresenta i pescatori davanti alla sede dell'Autorità Portuale per lo sfruttamento dei porti Mediorientali.



La protesta dei pescatori livornesi si è svolta oggi davanti alla sede dell'Autorità Portuale per lo sfruttamento dei porti Mediorientali. I pescatori, che sono circa 300, hanno manifestato contro le decisioni dell'Autorità Portuale, che ha deciso di aumentare le tariffe per lo sfruttamento dei porti Mediorientali. I pescatori hanno chiesto che le tariffe siano ridotte e che l'Autorità Portuale sia più trasparente e coinvolga i pescatori nelle decisioni.

Direzione marittima, nuovo vertice Arriva Angora, lascia Tarzia

Livorno, la cerimonia di avvicendamento al comando della Direzione marittima di Livorno tra il Contrammiraglio Giuseppe Tarzia ed il Capitano di Vascello Gaetano Angora.



La cerimonia di avvicendamento al comando della Direzione marittima di Livorno si è svolta ieri mattina. Il Contrammiraglio Giuseppe Tarzia ha consegnato il comando al Capitano di Vascello Gaetano Angora. La cerimonia è stata presieduta dal Comandante Marittimo Nord della Marina Militare, Ammiraglio di Divisione Giorgio Lazio, e in rappresentanza del Corpo delle Capitanerie di **porto** era presente il vice Comandante Generale Ammiraglio Ispettore Antonio Basile.

«Voterò a favore di Draghi» L'ex sindaco Nogarin anticipa la sua posizione

Livorno, l'ex sindaco di Livorno anticipa la sua posizione sul voto per il rinnovo della giunta comunale.



L'ex sindaco di Livorno, Antonio Nogarin, ha anticipato la sua posizione sul voto per il rinnovo della giunta comunale. Nogarin ha dichiarato che voterà a favore di Giuseppe Draghi, candidato sindaco per il centro-sinistra. Nogarin ha motivato la sua scelta con la necessità di una giunta che sia in grado di affrontare le sfide della città di Livorno.



Livorno: cambio al Comando Direzione marittima

Redazione

LIVORNO Si è svolta stamani, 9 Febbraio la cerimonia di avvicendamento al Comando della Direzione marittima di Livorno, tra il Contrammiraglio Giuseppe Tarzia, cedente, ed il Capitano di Vascello (CP) Gaetano Angora, subentrante. A causa delle limitazioni dovute all'emergenza sanitaria in atto la cerimonia si è svolta alla sola presenza di una minima rappresentanza di personale militare e senza alcun invitato esterno. A presiedere l'evento è stato il Comandante Marittimo Nord della Marina Militare, Ammiraglio di Divisione Giorgio Lazio e in rappresentanza del Corpo delle Capitanerie di porto era presente il vice Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Antonio Basile. Le due alte autorità hanno dunque conferito la giusta formalità e solennità alla cerimonia, che nel suo essere raccolta ha richiamato ai valori più profondi che sono sottesi ad un momento così importante. Per l'Ammiraglio Tarzia, che ha guidato la Direzione marittima della Toscana ed il porto di Livorno negli ultimi tre anni e mezzo (dal Settembre 2017), il termine del mandato di oggi coincide anche con il termine del servizio attivo per raggiunti limiti di età, dopo 39 anni di servizio. Entrato nel corpo delle Capitanerie di porto quale Ufficiale a nomina diretta nel 1982, nel corso della sua lunga carriera ha ricoperto molteplici incarichi e trascorso molti anni in funzioni di comando nei porti di S. Margherita Ligure, Viareggio, a Civitavecchia nella prima esperienza da Direttore marittimo del Lazio e, da ultimo, di nuovo a Livorno quale Direttore Marittimo della Toscana. Il neo Direttore Marittimo, Capitano di vascello (CP) Gaetano Angora è entrato nel Corpo delle Capitanerie di porto nel 1989 quale Ufficiale a nomina diretta laureato in giurisprudenza. Nel corso della carriera ha già rivestito incarichi di comando presso l'Ufficio Circondariale marittimo di Pozzuoli, la Capitaneria di porto di Torre del Greco e successivamente presso la Capitaneria di porto di Salerno. Gli ultimi tre anni di servizio li ha prestati presso la Direzione Marittima di Napoli dove ha rivestito l'incarico di Comandante in seconda.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'M SC' logo and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI DEL' text. Below the navigation bar, the main headline reads 'Livorno: cambio al Comando Direzione marittima' with a sub-headline 'Il CV (CP) Gaetano Angora, subentra a Tarzia'. A date stamp indicates '9 FEBBRAIO 2021 15:04'. The main image shows a ceremony in a large hall with several people in uniform. To the right, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Il programma Smart Boat di Anas' and 'Raucci: si spara nella fine della pandemia'.

Port News

Livorno

Cp Livorno, passaggio di consegne

di Redazione

Si è svolta stamani la cerimonia di avvicendamento al Comando della Direzione marittima di **Livorno**, tra il Contrammiraglio Giuseppe Tarzia e il Capitano di Vascello (CP) Gaetano Angora. L'evento - celebratosi alla sola presenza di una minima rappresentanza di personale militare e senza alcun invitato esterno - è stato presieduto dal Comandante Marittimo Nord della Marina Militare, Ammiraglio di Divisione Giorgio Lazio mentre in rappresentanza del Corpo delle Capitanerie di **porto** era presente il vice Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Antonio Basile. Per l'Ammiraglio Tarzia, che ha guidato la Direzione marittima della Toscana ed il **porto** di **Livorno** negli ultimi tre anni e mezzo (dal settembre 2017), il termine del mandato di oggi coincide anche con il termine del servizio attivo per raggiunti limiti di età, dopo 39 anni di servizio. Entrato nel corpo delle Capitanerie di **porto** quale Ufficiale a nomina diretta nel 1982, nel corso della sua lunga carriera ha ricoperto molteplici incarichi e trascorso molti anni in funzioni di comando nei porti di S. Margherita Ligure, Viareggio, a Civitavecchia nella prima esperienza da Direttore marittimo del Lazio e, da ultimo, di nuovo a **Livorno** quale Direttore Marittimo della Toscana. Il neo Direttore Marittimo, Capitano di vascello (CP) Gaetano Angora è entrato nel Corpo delle Capitanerie di **porto** nel 1989 quale Ufficiale a nomina diretta laureato in giurisprudenza. Nel corso della carriera ha già rivestito incarichi di comando presso l'Ufficio Circondariale marittimo di Pozzuoli, la Capitaneria di **porto** di Torre del Greco e successivamente presso la Capitaneria di **porto** di Salerno. Gli ultimi tre anni di servizio li ha prestati presso la Direzione Marittima di Napoli dove ha rivestito l'incarico di Comandante in 2^a.

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



The screenshot shows the PORT NEWS website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like Focus, Interventi, Interviste, News, I Video, and Osservatorio Europeo. Below this is the PORT NEWS logo and a subtitle: "Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale". The main content area features a large photograph of the handover ceremony at the Port of Livorno, with the headline "Arriva il CV Gaetano Angora" and "Cp Livorno, passaggio di consegne". To the right of the main article is a sidebar with various news categories such as Ambiente, Autorità Portuali, Cantieristica navale, Containership, and Shipping. The bottom of the page contains a list of related articles and a search bar.

Oggi la protesta del popolo delle barche

Livorno, la delegazione che rappresenta i circoli sarà davanti alla sede dell' Autorità Portuale per lo 'sfratto' dal porto Mediceo

LIVORNO Questo pomeriggio il 'popolo delle barche' sarà davanti alla sede dell' **Autorità Portuale** dove è previsto alle 15 un incontro tra una delegazione ristretta dell' Associazione per la tutela e conservazione delle tradizioni marinare del Porto Mediceo (che rappresenta 11 circoli con 240 barche) e i vertici dell' Authority. All' ordine del giorno c' è la questione della sistemazione temporanea dei circoli dell' Associazione Porto Mediceo in Darsena Nuova in attesa della realizzazione del porto alla Bellana. La società Azimut tramite la società Stu Porta a Mare ha proposto ai circoli nuove condizioni economiche, più onerose, alla Darsena Nuova della quale Stu Porta a Mare di cui è il nuovo concessionario subentrato ai circoli. I circoli o accettano la proposta di Azimut, o devono andare via. Ma dentro Darsena Nuova dovranno sistemarsi tutti i circoli esistenti tra Porto Mediceo e Darsena Nuova per un totale di 350 barche. Tra i soci fondatori della Associazione una parte hanno già le barche in Darsena Nuova, una parte al Porto Mediceo.

Inoltre in ballo c' è anche il progetto di nuovo porto turistico il Marina 2000 (per iniziativa della società Azimut) che sarà realizzato proprio in Darsena Nuova e durante i lavori le 350 barche temporaneamente ancorate al suo interno ci rimarranno, ma con alcuni aggiustamenti. Perché l' **Autorità Portuale** ha scritto alla Associazione Porto Mediceo per far sapere che se i circoli «non procederanno a formalizzare l' accettazione incondizionata della proposta di sistemazione temporanea comunicata con la nota del 29 febbraio 2019 (della società Stu Porta a Mare, ndr) h scatterà l' obbligo di sgombero non oltre il 30 giugno 2021. Insomma la comunicazione scritta vale come preavviso di sgombero. «Così oggi saremo numerosi davanti alla sede della **Autorità Portuale**, ma nel rispetto delle normative anti covid, - fanno sapere gli organizzatori del presidio - per far sentire la nostra voce pacificamente. Per dimostrare il nostro attaccamento alle tradizioni dei circoli e della vita marinara a Livorno. I nostri sono circoli popolari. Mandarci via dalla Darsena Nuova vuol dire colpire al cuore la storia e la sensibilità livornese». Insomma una situazione esplosiva. E la protesta oggi arriva in piazza. **Monica Dolciotti © RIPRODUZIONE RISERVATA.**



Raugei: si spera nella fine della pandemia

Il porto livornese è da ritenersi fra i più fortunati con una perdita che si aggira sul 10%.

LIVORNO Si spera solo nella fine della pandemia così ha esordito il console della Compagnia lavoratori portuali di Livorno Enzo Raugei ad una nostra domanda che chiedeva come è iniziato l'anno nello scalo labronico. Non è paragonabile ai primi mesi del 2020, che cammin facendo, durante l'anno eravamo riusciti a parzialmente tamponare la crisi dei traffici. Non siamo però fuori dal tunnel. Il movimento dei contenitori conferma i dati dello scorso anno e il porto livornese è da ritenersi fra i più fortunati con una perdita che si aggira sul 10%. Anche il traffico ro-ro che ci vede ai vertici in Italia, ha lasciato sulle banchine pereentuali di traffico vuoi per la parziale chiusura delle fabbriche che per il divieto di spostarsi da regione a regione o da vicini paesi del Mediterraneo. Hanno tenuto i forestali perchè il materiale è stato largamente usato in Italia, in Europa e nel mondo per la fabbrica delle mascherine protettive. Si ipotizza, dice ancora Raugei, che entro fine Primavera e l'inizio dell'Estate si possa cominciare a vivere riacquistando la libertà. Non siamo profeti, ma lo speriamo. In attesa della darsena Europa possiamo immaginare nuovi traffici o quanto meno unità con portata superiore con la fine lavori del microtunnel? è stata una nostra seconda domanda. Può essere una soluzione interessante. Purtroppo in Italia quando si da il via a contenziosi sappiamo quando iniziano ma mai quando hanno termine. Il microtunnel permetterà di avviare in darsna Toscana e al terminal Lorenzini navi con capacità di 10-11 mila teu. E' già qualcosa in più in attesa della darsena Europa. Ascoltiamo l'intervista di Raugei con il quale abbiamo lungamente parlato anche di piattaforma Europa. Un servizio video che sarà lanciato nei prossimi giorni accompagnato da una rivista speciale.

Vezio Benetti



Giovedì del Port Center, AdSp Alto Tirreno

Piano nazionale di ripresa e resilienza: progetti e fondi per porti e trasporti in Italia

Redazione

LIVORNO Nuovo appuntamento dei Giovedì del Port Center online promossi dall'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale. In questo nuovo webinar, giovedì 11 Febbraio alle 17, un focus sul tema del Recovery Fund e i porti dell'Alto Tirreno. Si affronterà il tema del Piano nazionale di ripresa e resilienza (dove non viene preso in considerazione lo scalo labronico) analizzando progetti e fondi per porti e trasporti in Italia. La presentazione si svolgerà sulla piattaforma Webex, alla quale si potrà accedere attraverso il link (Password se richiesta: fiXpwebj334) Interverrà il segretario generale dell'AdSp, Massimo Provinciali.

The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINCHI REL' with navigation links for 'MAPPAGE', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTO TIRRENO'. The main article title is 'Giovedì del Port Center, AdSp Alto Tirreno' with a sub-headline 'Piano nazionale di ripresa e resilienza: progetti e fondi per porti e trasporti in Italia'. A featured image shows a port scene with the text 'I GIOVEDÌ DEL PORT CENTER RECOVERY FUND E PORTI DELL'ALTO TIRRENO 11 febbraio 2021 17.00 - 18.00'. Below the image is a social media share bar and a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button. A section titled 'ARGOMENTI CORRELATI: INFORMAZIONE PROVINCIALE' includes a link 'Il Covid colpisce Civitavecchia più degli altri'. At the bottom, there is a 'POTREBBE INTERESSARTI' section with three small image thumbnails.

Torri faro tutte nuove per Livorno

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 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 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.



La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)

Piombino, Isola d' Elba

«Così Piombino può rinascere»

Il sindaco Francesco Ferrari spiega il senso del progetto, dalle bonifiche alla riqualificazione delle aree

PIOMBINO La città immaginata dal sindaco Francesco Ferrari. Smartellamenti e bonifiche, opere infrastrutturali e culturali con l' aiuto determinante dei fondi europei. Questo 'Nuovo Patto per Piombino' se realizzato disegnerebbe una nuova Piombino. Partiamo dagli smartellamenti e bonifiche. «Le aree che corrono lungo i centri abitati, dopo le opere di smartellamento e bonifica, potranno creare zone filtro tra l' area urbana e l' industria. Buona parte di quelle zone dovrebbe essere destinata a verde e parchi, con parcheggi scambiatori ed una rete di mobilità dolce per l' accesso in città, in continuità con l' area di Città Futura - oggetto di una importante progettazione già finanziata - che questa amministrazione ha ripreso e accelerato - in quelle aree l' archeologia industriale sarà mantenuta come simbolo di una memoria storica e produttiva, con la concreta possibilità anche di adibire alcuni di quegli edifici a luogo per la conservazione e fruizione della nutrita documentazione di decenni di produzione e lavorazione dell' acciaio.

Molte altre aree, a nord della città, potranno diventare, dopo la loro messa in sicurezza, oggetto di investimenti di nuove forme di imprenditoria. Sono le aree dove oggi insiste l' altoforno o le decine di ettari da troppi anni occupate da cumuli di scarti industriali». Poi le opere infrastrutturali. «Lo sviluppo industriale e portuale passa dalle indispensabili opere infrastrutturali di cui la città è priva. Riteniamo che il tracciato del secondo lotto pensato con la variante Aferpi, scelto dalla passata amministrazione e che prevedeva il percorso di Poggetto-Cotone e l' attraversamento di Città Futura, non sia condivisibile. Avrebbe fatto tramontare l' aspettativa, contenuta nel patto per Piombino, di allontanare la fabbrica dalla città. La scelta del tracciato passerà da un' interlocuzione già avviata con l' **Autorità di Sistema Portuale** e dalla discussione del Piano strutturale in consiglio comunale. Il progetto di fattibilità dovrà essere finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, insieme all' adeguamento della rete ferroviaria». E infine le opere culturali. «A testimonianza della storia millenaria di questo territorio, l' impegno è nel restauro e nella messa in sicurezza di strutture e meccanismi in passato utilizzati per la produzione siderurgica. Saranno realizzati suggestivi percorsi tematici e recuperati capannoni e strutture per ospitare l' archivio delle Acciaierie di Piombino, notificato dalla Soprintendenza Archivistica già dal 1979, con l' ingente mole di documentazione prodotta dalle Acciaierie di Piombino nell' ultimo secolo. Questo progetto, che in un contesto «ordinario» potrebbe apparire utopico, nel quadro attuale dei fondi europei è invece realizzabile». m. p.



«Il porto non può più galleggiare il ministro confermi Giampieri»

Presidenza Ap, la Mancinelli: «Contatto il Governo appena nominato». Intermodalità, ok al progetto da 3,3 milioni

GLI ASSET ANCONA «Non si può continuare a galleggiare per mesi. Non appena il nuovo Governo si sarà insediato prenderò subito contatti con il nuovo ministro affinché formuli rapidamente la proposta di nomina per la conferma del presidente dell' **Autorità portuale** Rodolfo Giampieri. Un nominato che ha l' appoggio di tutto il tessuto economico e imprenditoriale del sistema porto». Il sindaco Valeria Mancinelli si è assunta l' impegno durante il dibattito del consiglio comunale online incentrato sulla discussione ed approvazione del progetto da 3,3 milioni per le opere infrastrutturali a sostegno del trasporto intermodale (nuovo fascio di binari da 650 metri, nuovo varco doganale e sistemazione della viabilità tra via Mattei e la nuova darsena). Il pressing «Se il sindaco non ha ruolo nel procedimento di nomina del presidente, frutto di un' intesa tra ministro e Regioni Marche ed Abruzzo, il sindaco ha comunque il ruolo di dare voce a quello che la città si aspetta su nomine così rilevanti - ha rimarcato il sindaco - E quello che si aspetta la città è la riconferma di Giampieri, un contonuità ritenuta opportuna dall' intero sistema economico-sociale del porto, da Confindustria alla Fiom-Cgil, per mantenere il trend positivo di sviluppo dello scalo e per portare avanti i programmi di intervento». Posizioni e indicazioni «fatte presente in maniera chiarissima - ha aggiunto la Mancinelli - sia al ministro Paola De Micheli che al governatore Acquaroli». L' indicazione di cofnrmare Giampeiri al timone dell' Ap sarà ribadita «appena possibile una situazione di incertezza. Poi ognuno deciderà e si assumerà le relative responsabilità anche politiche». Il voto Nell' attesa della nomina, ieri il consiglio comuanle ha votato il parere di cofnonità urbanistica al nuovo progetto dell' intermodalità, un passaggio necessario pe ril via libera alla Conferenza dei servizi di un invetsimento da 3,3 milioni destinato alla delocalizzazione del varco doganale di accesso alla darsena Marche, l' estensione della cinta doganale e la modifica della viabilità. Prevista anche la realizzazione di nuovi fasci binari sia a ridosso delle banchine 26 e 27, sia dietro le nuove aree di stoccaggio. L' obiettivo dell' Ap è di spostare sempre più le merci dalla strada alla ferrovia, «soluzione indispensabile per accompagnare l' auspicata crescita commerciale del porto nel rispetto della sostenibilità ambientale» si legge nella relazione che accompagna il progetto. Gli step Gli interventi previsti per incrementare l' attività e i servizi del porto mercantile sono articolati in tre step. Il nocciolo è rappresentato dal prolungamento dei binari che attualmente costituiscono il fascio ferroviario a servizio dei traffici mercantili. Parallelamente si sviluppa la creazione di un nuovo percorso veicolare che, a doppio senso di marcia, attraversando a raso gli spazi demaniali circostanti gli edifici ex Tubimar, parallelamente a via Einaudi, costituisce una secondaria e più diretta via di transito a servizio della zona della darsena Marche. Con la realizzazione di tre piccole rotatorie e l' adeguamento di quella attuale sotto i piloni dell' Asse attrezzato. L' intervento prevede inoltre la delocalizzazione dell' esistente varco doganale di entrata e di uscita a servizio della zona della darsena Marche. La struttura sarà ricostruita all' estremità della limitrofa via Einaudi e collegato al nuovo percorso». Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto, nuova viabilità in attesa del presidente

Il Consiglio ha dato il via libera allo spostamento della nuova Dogana e all'allungamento del binario delle ferrovie che serve lo scalo

In attesa dei grandi progetti in grado di cambiare l'assetto, la funzionalità e la resa del porto con benefici sulla città, Ancona intanto si accontenta di una variante urbanistica approvata ieri dal consiglio comunale. Una modifica viaria che riguarda la parte commerciale dello scalo dorico, più precisamente quella al confine tra Zipa e nuova darsena. In buona sostanza l'attuale varco doganale della nuova darsena, alle spalle dell'area ex-Bunge, altro bubbone da risolvere, verrà demolito e realizzato ex novo lungo la strada che conduce verso il Fosso Conocchio e la Zipa, circa 200 metri più avanti, all'altezza dell'ingresso posteriore dell'area ex Tubimar. In pratica la viabilità, una volta realizzata l'opera, cambierà per chi proviene dal by-pass verso la dogana. I veicoli non potranno fare altro che tornare indietro usufruendo di una rotatoria. In realtà la modifica più sostanziale riguarderà la linea ferroviaria con la possibilità di allungare il binario fino a 650 metri: «La questione riguarda la possibilità di una migliore 'formazione treno' col binario allungato - spiega l'assessore al



porto, Ida Simonella -. In termini economici significa poter aumentare la produttività e di conseguenza abbassare le tariffe rendendole più attrattive rispetto al trasporto su gomma. Molti hanno considerato questa variante urbanistica una sottigliezza, non è così, l'opera è molto importante». Con la maggioranza compatta e l'appoggio in parte minore, anche dall'opposizione, la delibera, al netto di alcuni emendamenti e ordini del giorno presentati, è passata ed è stata resa immediatamente eseguibile. I dubbi sull'efficacia non mancano: «Basta micro-varianti che non incidono sulla sostanza - ha detto Stefano Tombolini (60100) -. Ora passeranno anni prima che si vada a mettere mano realmente sui nodi scoperti del porto». Un concetto ribadito anche da Daniela Diomedì, capogruppo M5S: «L'ennesima variantina. Lo scalo dorico è servito, in entrata e uscita da nord da una strada comunale che grava sul bilancio della giunta. In attesa di realizzare quest'opera sarebbe quanto meno auspicabile che l'Anas si riprenda in carico la gestione e la manutenzione della strada che, dalla Palombella attraverso Torrette e arriva alla statale 16. Il 30 luglio scorso il consiglio comunale, all'unanimità, approvò una nostra mozione in tal senso». Sul peso dell'opera hanno mostrato scetticismo Angelo Eliantonio (Fdi) e Andrea Vecchietti (M5S) secondo cui «l'intervento va in contrasto con lavori di bonifica e ricostruzione dell'ex Tubimar distrutto dal rogo a settembre». Francesco Rubini (Altra Idea di Città) ha invece votato a favore, ma allargando la discussione al Pia, il Piano antinquinamento di Ancona con il porto come agente principale in tal senso. Infine la sindaca, Valeria Mancinelli, sulla presidenza dell'**Autorità portuale**, ancora congelata: «Basta incertezze, appena possibile il nuovo governo presenti una proposta alle due Regioni, Marche e Abruzzo, che sia in continuità col passato o meno. Tutta la città, io compresa, e tutte le categorie coinvolte, da Confindustria alla Fiom, chiedono la riconferma di Rodolfo Giampieri».

Sp spiaggia nord, l' Autorità portuale preme

Dopo i divieti dell' estate il Comune deve decidere: o libera o rimessa barche

L' AREA SAN BENEDETTO Una spiaggia libera o un' area da destinare al rimessaggio dei natanti. C' è questo nel futuro della spiaggia a nord del porto, a ridosso della cassa di colmata. Il Comune è chiamato a decidere e lo dovrà fare a stretto giro di posta. Nei giorni scorsi si è svolto un incontro durante il quale l' **Autorità portuale** ha sollecitato l' ente a decidere se portare avanti una gestione diretta della spiaggia attigua alla cassa di colmata oppure assegnarla a qualche associazione. A oggi si presenta come un arenile lasciato all' abbandono, con tanto di divieto di balneazione e senza alcuna gestione. Tra l' altro organizzare una spiaggia libera significherebbe attrezzarla con docce e salvataggio in mare, come si conviene a ogni arenile pubblico, e questo per un costo che oscilla dai 15 ai 20mila euro. Di conseguenza l' amministrazione comunale starebbe pensando a una gestione esterna. E già ci sarebbero state due richieste avanzate dal Circolo nautico sambenedettese e dall' associazione ProjectOne entrambe per il rimessaggio di natanti e windserf. Servirà un bando di assegnazione. Operazione che dovrà avvenire prima dell' estate. «Saremmo per la seconda ipotesi spiega l' assessore ai lavori pubblici Pierluigi Tassotti soluzione meno costosa per il Comune e visto che ci sono già due richieste andremmo a soddisfare anche le esigenze di associazioni sportive che si sono proposte. È certo che la spiaggia non può rimanere in queste condizioni e senza alcuna gestione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Grimaldi sdoppia linea Ancona-Grecia

Ancona. 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 Crise 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.



Meno 92% di crocieristi, l'anno più nero del porto

I TRAFFICI DEL 2020 Una previsione che purtroppo era nell'aria. Nel 2020 il porto di Civitavecchia è stato lo scalo nazionale maggiormente penalizzato dall'emergenza Covid 19. E il quadro che emerge dalle statistiche annuali pubblicate dall'**Autorità di sistema portuale** dimostra chiaramente come l'incidenza degli effetti della pandemia sui passeggeri e in particolare sulle crociere abbia danneggiato il Porto di Roma più di ogni altro scalo. In un anno, mille accosti in meno, quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle Autostrade del mare. Per Civitavecchia si è registrato un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre un milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019. Il traffico di passeggeri chiude il suo annus horribilis con un -73,8%, pari a complessivi 3 milioni e 291.618 passeggeri in meno, di cui 2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) viaggiatori su navi di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3%, cioè 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Il numero complessivo di accosti cala del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui 715 navi da carico (-22,8%), 99 da crociera (-87,9%) e 1.479 di linea (-8,6%).

I COMPARTI PIÙ DANNEGGIATI Il settore dove l'effetto domino della pandemia ha colpito più duro è quello delle crociere. E non poteva essere diversamente nel primo porto d'Italia nel comparto. Nel 2020 i crocieristi transitati sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente e si sono concentrati prevalentemente a gennaio e febbraio 2020, prima quindi della diffusione del Coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi, che però non ha superato i 25 mila crocieristi. Ma anche le merci hanno risentito del lockdown e non solo con un calo del 16% e una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire della progressiva riduzione del carbone (-18,3%) legata al decremento dell'utilizzo di tale combustibile alla centrale Enel di Torre Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi di 8.029.665 di tonnellate, oltre un milione e mezzo in meno rispetto al 2019. Diverso il discorso per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori che, seppur in leggera perdita nell'arco dell'intero 2020 (106.695 Teu contro i 112.249 del 2019), ha registrato un confortante incremento a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso mese dell'anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni). In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; - 355.546) che, come i container, si sta progressivamente riprendendo soprattutto grazie alla sotto-categoria dei mezzi pesanti che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4%. **PENALIZZAZIONE MASSIMA** «Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà commenta il presidente di Molo Vespucci, Pino Musolino - fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci, stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto più penalizzato d'Italia

Il presidente Musolino al lavoro per affrontare gli effetti del Covid

Numeri dal segno negativo che raccontano quanto il Covid abbia influito sui traffici del network portuale, e in particolare su Civitavecchia: l'incidenza degli effetti della pandemia sui passeggeri e in particolare sulle crociere ha danneggiato il porto più di ogni altro scalo. In un anno sono stati mille gli accosti in meno. Il presidente dell'Adsp Pino Musolino è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell'ente. «Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico - ha spiegato - per la parte passeggeri è evidente come Civitavecchia sia di gran lunga il porto maggiormente penalizzato in Italia; aspetto che non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici merci, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza». A Civitavecchia il traffico complessivo di merci è pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1%. I crocieristi sono stati circa 207mila contro gli oltre 2,6 milioni del 2019 e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell'anno. Si è registrato, nel complesso, un calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tons). Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a 8.029.665 di tonnellate, oltre un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019. I contenitori, seppur in leggera perdita nell'arco dell'intero 2020 (106.695 Teu contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso mese dell'anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni). In calo anche il settore degli automezzi (-35,3%; 355.546) che sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie alla sottocategoria dei mezzi pesanti che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4%.



Effetto coronavirus: turismo azzerato e tracollo crociere. I porti sono vuoti

I tre porti del Lazio, Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta in "rosso". I crocieristi passati da 2,7 milioni a 25 mila. Tutti i dati del dramma

A Roma dopo il crollo del turismo, si annullano anche gli asset dei servizi: quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia. Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino: "Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza". Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. Il traffico merci risulta in flessione del -22,9%, pari a 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019, il traffico di passeggeri fa registrare un -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%). Con riferimento ai singoli scali del sistema portuale si registra nel porto di Civitavecchia un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel porto di Fiumicino un traffico complessivo pari a 1,741 milione di tonnellate, in flessione del -50% rispetto al 2019, e nel porto di Gaeta un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate, in flessione del -3,9% pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019. Nello specifico, nel corso del 2020 i crocieristi transitati nel porto di Roma sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell'anno, prima quindi della diffusione del coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila crocieristi. Con riferimento al settore commerciale il principale scalo laziale ha registrato, nel complesso, un calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tons) indissolubilmente legato al decremento dell'utilizzo da parte della centrale di Torrevaldaliga Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a 8.029.665 di tonnellate, oltre un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019. Diverso il discorso per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori che, seppur in leggera perdita nell'arco dell'intero 2020 (106.695 Teu contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso mese dell'anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di



affaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996

Home - Notizie - Effetto coronavirus: turismo azzerato e tracollo crociere. I porti sono vuoti

Effetto coronavirus: turismo azzerato e tracollo crociere. I porti sono vuoti

I tre porti del Lazio, Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta in "rosso". I crocieristi passati da 2,7 milioni a 25 mila. Tutti i dati del dramma

A Roma dopo il crollo del turismo, si annullano anche gli asset dei servizi: quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia.

Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino: "Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza".

Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi.

Il traffico merci risulta in flessione del -22,9%, pari a 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019, il traffico di passeggeri fa registrare un -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati.

Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%).

Con riferimento ai singoli scali del sistema portuale si registra nel porto di Civitavecchia un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel porto di Fiumicino un traffico complessivo pari a 1,741 milione di tonnellate, in flessione del -50% rispetto al 2019, e nel porto di Gaeta un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate, in flessione del -3,9% pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019.

Nello specifico, nel corso del 2020 i crocieristi transitati nel porto di Roma sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell'anno, prima quindi della diffusione del coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila crocieristi.

Con riferimento al settore commerciale il principale scalo laziale ha registrato, nel complesso, un calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tons) indissolubilmente legato al decremento dell'utilizzo da parte della centrale di Torrevaldaliga Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a 8.029.665 di tonnellate, oltre un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019.

Diverso il discorso per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori che, seppur in leggera perdita nell'arco dell'intero 2020 (106.695 Teu contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso mese dell'anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di

contenitori pieni). In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; - 355.546) che, al pari dei container,



Affari Italiani

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie alla sottocategoria dei "mezzi pesanti" che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4%. Dei tre scali regionali, a risentire meno della crisi sanitaria è stato il porto di Gaeta (-3,9%) che sta conoscendo una significativa evoluzione sia per quanto riguarda le merci che per il comparto crocieristico. Il porto di Fiumicino, che serve principalmente il vicino aeroporto internazionale, ha invece dimezzato il traffico delle rinfuse liquide che ha subito una perdita di oltre 1,7 milioni di tonnellate. Commenti Ci sono altri 0 commenti. [Clicca per leggerli.](#)

Covid: nel 2020 traffici in calo in network porti Lazio

(ANSA) - ROMA, 09 FEB - Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia. Il neo presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale (**Civitavecchia** - Fiumicino - Gaeta), Pino Musolino, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità, è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell' ente, che a dicembre non è stato approvato: "Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il **porto** di **Civitavecchia** sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al **Porto** di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza". Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. (ANSA).



Civitavecchia è il porto più penalizzato dal Covid

Il 2020 segnato da traffici in calo nel network. L'incidenza degli effetti della pandemia sui passeggeri e in particolare sulle crociere ha danneggiato il Porto di Roma più di ogni altro scalo. In un anno mille accosti in meno. Musolino: "Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per le merci stiamo lavorando per attrarre nuovi traffici, ma ci vorrà tempo per invertire la tendenza" Condividi CIVITAVECCHIA - Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia. Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità, è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell'ente, che a dicembre non è stato approvato: "Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza". Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. Il traffico merci risulta in flessione del -22,9%, pari a 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019, il traffico di passeggeri fa registrare un -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%). Con riferimento ai singoli scali del **sistema portuale** si registra nel porto di Civitavecchia un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel porto di Fiumicino un traffico complessivo pari a 1,741 milione di tonnellate, in flessione del -50% rispetto al 2019, e nel porto di Gaeta un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate, in flessione del -3,9% pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019. Nello specifico, nel corso del 2020 i crocieristi transitati nel porto di Roma sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell'anno, prima quindi della diffusione del coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila crocieristi. Con riferimento al settore commerciale il principale scalo laziale ha registrato, nel complesso, un calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tons) indissolubilmente legato al decremento dell'utilizzo da parte della centrale di Torrevaldaliga Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a





CivOnline

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019. Diverso il discorso per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori che, seppur in leggera perdita nell' arco dell' intero 2020 (106.695 Teu contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso mese dell' anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni). In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; - 355.546) che, al pari dei container, sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie alla sottocategoria dei 'mezzi pesanti' che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4%. Dei tre scali regionali, a risentire meno della crisi sanitaria è stato il porto di Gaeta (-3,9%) che sta conoscendo una significativa evoluzione sia per quanto riguarda le merci che per il comparto crocieristico. Il porto di Fiumicino, che serve principalmente il vicino aeroporto internazionale, ha invece dimezzato il traffico delle rinfuse liquide che ha subito una perdita di oltre 1,7 milioni di tonnellate.

Covid, Civitavecchia il porto italiano più penalizzato dalla pandemia

CIVITAVECCHIA - Il porto di Civitavecchia il più penalizzato dalla pandemia da Covid 19. Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, anno della pandemia. Il neo presidente dell' Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta), Pino Musolino, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità, è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell' ente, che a dicembre non è stato approvato: «Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza». Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi.



Civitavecchia, Musolino conta i danni del Covid su crociere, traffico passeggeri e merci

Civitavecchia è stato il porto italiano più penalizzato dal Covid. I numeri del Network dei porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, anno della pandemia, mostrano l'azzeramento quasi totale del traffico crocieristico, il numero dei passeggeri delle autostrade del mare dimezzato ed infine il tonnellaggio globale delle merci di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta in perdita con 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). E' la fotografia della situazione del sistema portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale evidenziata dal neo presidente dell'AdSP, Pino Musolino, insediato a Molo Vespucci a fine anno. Una situazione ereditata con numerose criticità e sulla quale il presidente sta lavorando per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell'ente, che a dicembre non è stato approvato - spiega in una nota l'ente portuale - Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza. Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. Il traffico merci risulta in flessione del -22,9%, pari a 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019, il traffico di passeggeri fa registrare un -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%). Con riferimento ai singoli scali del sistema portuale si registra nel porto di Civitavecchia un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel porto di Fiumicino un traffico complessivo pari a 1,741 milione di tonnellate, in flessione del -50% rispetto al 2019, e nel porto di Gaeta un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate, in flessione del -3,9% pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019. Nello specifico, nel corso del 2020 i crocieristi transitati nel porto di Roma sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell'anno, prima quindi della diffusione del coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila crocieristi. Con riferimento al settore commerciale il principale scalo laziale ha registrato, nel complesso, un calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tons) indissolubilmente legato al decremento dell'utilizzo da parte della centrale di Torrevaldaliga Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a 8.029.665 di tonnellate, oltre un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019. Diverso il discorso per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori che, seppur in leggera perdita



nell'arco dell'intero 2020 (106.695 Teu contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento



Corriere Marittimo

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso mese dell'anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni). In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; - 355.546) che, al pari dei container, sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie alla sottocategoria dei mezzi pesanti che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4%. Dei tre scali regionali, a risentire meno della crisi sanitaria è stato il porto di Gaeta (-3,9%) che sta conoscendo una significativa evoluzione sia per quanto riguarda le merci che per il comparto crocieristico. Il porto di Fiumicino, che serve principalmente il vicino aeroporto internazionale, ha invece dimezzato il traffico delle rinfuse liquide che ha subito una perdita di oltre 1,7 milioni di tonnellate.

AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale: nel 2020 traffici in calo per il network portuale laziale

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 9 FEB - Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l' anno della pandemia. Il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità, è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell' ente, che a dicembre non è stato approvato: "Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il **porto** di **Civitavecchia** sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al **Porto** di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza". Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell' Autorità di Sistema

Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. Il traffico merci risulta in flessione del -22,9%, pari a 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019, il traffico di passeggeri fa registrare un -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%). Con riferimento ai singoli scali del sistema portuale si registra nel **porto** di **Civitavecchia** un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel **porto** di **Fiumicino** un traffico complessivo pari a 1,741 milione di tonnellate, in flessione del -50% rispetto al 2019, e nel **porto** di Gaeta un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate, in flessione del -3,9% pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019. Nello specifico, nel corso del 2020 i crocieristi transitati nel **porto** di Roma sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell' anno precedente e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell' anno, prima quindi della diffusione del coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila crocieristi. Con riferimento al settore commerciale il principale scalo laziale ha registrato, un calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tons) indissolubilmente legato al decremento dell' utilizzo da parte della centrale di Torrevaldaliga Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a 8.029.665 di tonnellate, oltre un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019. Diverso il discorso per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori che, seppur in leggera perdita nell' arco dell' intero 2020 (106.695 Teu contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso



mezzogiorno, mese dell' anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni).



FerPress

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; - 355.546) che, al pari dei container, sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie alla sottocategoria dei "mezzi pesanti" che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4%. Dei tre scali regionali, a risentire meno della crisi sanitaria è stato il **porto** di Gaeta (-3,9%) che sta conoscendo una significativa evoluzione sia per quanto riguarda le merci che per il comparto crocieristico. Il **porto** di **Fiumicino**, che serve principalmente il vicino aeroporto internazionale, ha invece dimezzato il traffico delle rinfuse liquide che ha subito una perdita di oltre 1,7 milioni di tonnellate.

Adsp: "Nel 2020 Civitavecchia il porto italiano più penalizzato dal Covid"

Musolino: "Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico".

Civitavecchia - Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia. Il presidente dell' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità, è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell' ente, che a dicembre non è stato approvato: 'Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza'. Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. Il traffico merci risulta in flessione del -22,9%, pari a 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019, il traffico di passeggeri fa registrare un -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%). Con riferimento ai singoli scali del sistema portuale si registra nel porto di Civitavecchia un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel porto di Fiumicino un traffico complessivo pari a 1,741 milione di tonnellate, in flessione del -50% rispetto al 2019, e nel porto di Gaeta un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate, in flessione del -3,9% pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019. Nello specifico, nel corso del 2020 i crocieristi transitati nel porto di Roma sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell' anno precedente e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell' anno, prima quindi della diffusione del coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila crocieristi. Con riferimento al settore commerciale il principale scalo laziale ha registrato, nel complesso, un calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tons) indissolubilmente legato al decremento dell' utilizzo da parte della centrale di Torrevaldaliga Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a 8.029.665 di tonnellate, oltre un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019. Diverso il discorso per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori che, seppur in leggera perdita nell' arco dell' intero 2020 (106.695 Teu



contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso mese dell' anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla



Il Faro Online

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

movimentazione di contenitori pieni). In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; - 355.546) che, al pari dei container, sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie alla sottocategoria dei 'mezzi pesanti' che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4%. Dei tre scali regionali, a risentire meno della crisi sanitaria è stato il porto di Gaeta (-3,9%) che sta conoscendo una significativa evoluzione sia per quanto riguarda le merci che per il comparto crocieristico. Il porto di Fiumicino, che serve principalmente il vicino aeroporto internazionale, ha invece dimezzato il traffico delle rinfuse liquide che ha subito una perdita di oltre 1,7 milioni di tonnellate.

Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Nel 2020 il traffico delle merci nel porto di Civitavecchia è diminuito del -16,1%

Nel solo quarto trimestre sono state movimentate quasi 2,2 milioni di tonnellate (-12,6%) Lo scorso anno il **porto di Civitavecchia** ha movimentato 8,0 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -16,1% sul 2019, su un totale di oltre 11,2 milioni di tonnellate (-22,9%) movimentate dall'intero sistema portuale gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale che include anche gli scali di Fiumicino e Gaeta. A **Civitavecchia** il traffico delle merci varie è ammontato a 8,5 milioni di tonnellate (-16,9%), di cui 4,6 milioni di tonnellate di rotabili (-18,0%), 882mila tonnellate di merci containerizzate (-12,1%) realizzate con una movimentazione di container pari a 107mila teu (-4,9%) e 16mila tonnellate di merci convenzionali (+186,7%). Nel settore delle rinfuse secche il totale è stato di più di 1,9 milioni di tonnellate (-17,5%) e include 1,5 milioni di tonnellate di carbone (-18,3%), 207mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi (-6,3%), 28mila tonnellate di minerali grezzi, cementi e calci (+2,7%), 10mila tonnellate di fertilizzanti (+25,5%), 10mila tonnellate di prodotti chimici (+450,0%) e 133mila tonnellate di altre rinfuse solide (-32,8%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono stati movimentati 624mila tonnellate di carichi (-2,4%) quasi interamente costituiti da prodotti petroliferi raffinati. Se il traffico dei passeggeri dei servizi marittimi di linea ha registrato una diminuzione del -46,7% essendo stato di 962mila persone, quello delle crociere ha segnato un calo del -92,2% fermandosi a 207mila passeggeri. Nel solo quarto trimestre del 2020 il **porto di Civitavecchia** ha movimentato quasi 2,2 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -12,6% sul periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente, di cui 1,2 milioni di tonnellate di rotabili (-5,0%), 225mila tonnellate di merci in contenitori (-20,8%), 641mila tonnellate di rinfuse solide (-19,2%) e 125mila di rinfuse liquide (-25,4%). I passeggeri dei traghetti sono stati 92mila (-54,1%) e i crocieristi 24mila (-96,0%). Commentando i dati del traffico movimentato lo scorso anno dai tre porti laziali, il neo presidente dell'AdSP, Pino Musolino, ha evidenziato che l'incidenza degli effetti della pandemia sui passeggeri e in particolare sulle crociere ha danneggiato il **porto di Civitavecchia** più di ogni altro scalo. «Non si può - ha sottolineato - non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il **porto di Civitavecchia** sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato per consentire al **porto di Roma** di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza».



8 febbraio 2021

Nel 2020 il traffico delle merci nel porto di Civitavecchia è diminuito del -16,1%

Nel solo quarto trimestre sono state movimentate quasi 2,2 milioni di tonnellate (-12,6%)

Lo scorso anno il porto di Civitavecchia ha movimentato 8,0 milioni di tonnellate di merci, con una flessione del -16,1% sul 2019, su un totale di oltre 11,2 milioni di tonnellate (-22,9%) movimentate dall'intero sistema portuale gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale che include anche gli scali di Fiumicino e Gaeta.

A Civitavecchia il traffico delle merci varie è ammontato a 8,5 milioni di tonnellate (-16,9%), di cui 4,6 milioni di tonnellate di rotabili (-18,0%), 882mila tonnellate di merci containerizzate (-12,1%) realizzate con una movimentazione di container pari a 107mila teu (-4,9%) e 16mila tonnellate di merci convenzionali (+186,7%). Nel settore delle rinfuse secche il totale è stato di più di 1,9 milioni di tonnellate (-17,5%) e include 1,5 milioni di tonnellate di carbone (-18,3%), 207mila tonnellate di prodotti metallurgici, minerali di ferro, minerali e metalli non ferrosi (-6,3%), 28mila tonnellate di minerali grezzi, cementi e calci (+2,7%), 10mila tonnellate di fertilizzanti (+25,5%), 10mila tonnellate di prodotti chimici (+450,0%) e 133mila tonnellate di altre rinfuse solide (-32,8%). Nel comparto delle rinfuse liquide sono stati movimentati 624mila tonnellate di carichi (-2,4%) quasi interamente costituiti da prodotti petroliferi raffinati. Se il traffico dei passeggeri dei servizi marittimi di linea ha registrato una diminuzione del -46,7% essendo stato di 962mila persone, quello delle crociere ha segnato un calo del -92,2% fermandosi a 207mila passeggeri.

Nel solo quarto trimestre del 2020 il porto di Civitavecchia ha movimentato quasi 2,2 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del -12,6% sul periodo ottobre-dicembre dell'anno precedente, di cui 1,2 milioni di tonnellate di rotabili (-5,0%), 225mila tonnellate di merci in contenitori (-20,8%), 641mila tonnellate di rinfuse solide (-19,2%) e 125mila di rinfuse liquide (-25,4%). I passeggeri dei traghetti sono stati 92mila (-54,1%) e i crocieristi 24mila (-96,0%).

Commentando i dati del traffico movimentato lo scorso anno dai tre porti laziali, il neo presidente dell'AdSP, Pino Musolino, ha evidenziato che l'incidenza degli effetti della pandemia sui passeggeri e in particolare sulle crociere ha danneggiato il porto di Civitavecchia più di ogni altro scalo. «Non si può - ha sottolineato - non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato per consentire al porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza».



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porti della Capitale in flessione del 23 per cento nel 2020

Civitavecchia fa i conti con un movimento di appena 207 mila crocieristi, oltre dieci volte meno del volume 2019. Gaeta è il porto che risente meno della crisi

Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate, pari a una flessione del 22,9 per cento. Il 2020 dei porti di Roma e del Lazio (**Civitavecchia**, Fiumicino e Gaeta) si chiude così, come riferisce l' Autorità di sistema portuale del Tirreno Centro-Settentrionale. I crocieristi sono stati circa 207 mila circa, contro gli oltre 2,6 milioni del 2019, e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi del 2020, prima del lockdown, mentre negli ultimi quattro mesi ne sono stati movimentati circa 25 mila. «Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico», commenta il presidente dell' Adsp, Pino Musolino, insediato a dicembre. «Per la parte passeggeri - continua - è evidente come il **porto** di **Civitavecchia** sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al **Porto** di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza». Diverso il discorso dei container che, seppur in leggera perdita (106,695 TEU contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento a dicembre del 9,1 per cento, caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni. Il traffico complessivo delle merci è di 11,254 milioni di tonnellate, in calo del 22,9 per cento. I passeggeri generali sono stati 1,16 milioni, crollati del -73,8 per cento, ovvero 3,29 milioni in meno sul 2019. I crocieristi sono stati il 92,2 per cento in meno. 652,851 gli automezzi, in calo del 35,3 per cento (355,631 in meno). Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7 per cento, passando da 3,359 nel 2019 a 2,293 nel 2020, di cui 715 navi da carico (-22,8%), 99 navi da crociera (-87,9%) e 1,479 navi di linea (-8,6%). Nel **porto** di **Civitavecchia** il traffico merci è stato di poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1 per cento, pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019. A Fiumicino 1,741 milioni di tonnellate movimentate, in flessione del 50 per cento; Gaeta 1,5 milione di tonnellate, in calo del 3,9 per cento. Con riferimento al solo settore commerciale, **Civitavecchia** ha registrato un calo delle merci del 16 per cento, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%) legato al calo della produzione energetica di Torrevaldaliga Nord. Le tonnellate di rinfuse liquide movimentate sono state 624,131 (-2,4%). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a 8 milioni di tonnellate, oltre un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019. In calo, infine, anche gli automezzi (-35,3%) che, al pari dei container, sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie alla sottocategoria dei "mezzi pesanti" che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4 per cento. Dei tre scali regionali, a risentire meno della crisi sanitaria è stato il **porto** di Gaeta (-3,9%) che sta conoscendo una significativa evoluzione sia per quanto riguarda le merci che per il comparto crocieristico. Il **porto** di Fiumicino, che serve principalmente il vicino aeroporto internazionale, ha invece dimezzato il traffico delle rinfuse liquide che ha subito una perdita di oltre 1,7 milioni di tonnellate. - credito immagine in alto.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Covid, Civitavecchia il porto italiano più penalizzato dalla pandemia

CIVITAVECCHIA - Il porto di Civitavecchia il più penalizzato dalla pandemia da Covid 19. Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, anno della pandemia. Il neo presidente dell' Adsp del Mar Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta), Pino Musolino, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità, è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell' ente, che a dicembre non è stato approvato: «Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza». Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi.



Il Covid colpisce Civitavecchia più degli altri

Redazione

CIVITAVECCHIA Se il Covid ha quasi azzerato il mercato delle crociere globale, questo dato per i porti che basavano gran parte dei traffici sul settore ha avuto ripercussioni importanti. È il caso ad esempio di Civitavecchia dove nel 2020 si è dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare e il tonnellaggio totale dei tre porti è andato in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Dati critici che il presidente dell'AdSp del mar Tirreno centro settentrionale, Pino Musolino, si è trovato a dover affrontare appena insediato a fine 2020, con il bilancio dell'ente, che, anche a causa del Covid, non è stato approvato. Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico sottolinea. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al porto di Roma di ripartire. Sul settore merci l'Authority sta lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, ma per invertire la tendenza negativa, ci vorrà tempo. Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi del 2020 nei porti laziali risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. Per le merci la flessione è del -22,9%, ovvero 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019; per i passeggeri il dato è peggiore: -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi, un -92,2% e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea. Il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Se si va a guardare il numero di accosti, il segno è -31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%). Se a Civitavecchia il traffico complessivo di merci è pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel porto di Fiumicino la flessione è del 50% con 1,741 milione di tonnellate. Gaeta registra un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate (-3,9%) pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019. I crocieristi del 2020 sono principalmente quelli arrivati nei primi due mesi, ovvero prima che il Covid si diffondesse in Italia, 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente, con una lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila passeggeri. Riferendosi ai container, Civitavecchia, seppur in leggera perdita nell'arco dell'intero 2020 (106.695 teu contro i 112.249 del 2019), ha registrato un confortante incremento a Dicembre, +9,1% raffrontato allo stesso mese dell'anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni. In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; 355.546) che, al pari dei container, sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie a quelli pesanti che nel solo mese di Dicembre ha registrato un aumento del 4,4%.



2020: traffici in calo per il network portuale laziale. Civitavecchia il porto italiano più penalizzato dal Covid

L'incidenza degli effetti della pandemia sui passeggeri e in particolare sulle crociere ha danneggiato il **Porto** di Roma più di ogni altro scalo. In un anno mille accosti in meno Musolino: "Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per le merci stiamo lavorando per attrarre nuovi traffici, ma ci vorrà tempo per invertire la tendenza" Civitavecchia, 9 febbraio 2021 - Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia. Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità, è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell'ente, che a dicembre non è stato approvato: "Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il **porto** di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al **Porto** di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza". Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. Il traffico merci risulta in flessione del -22,9%, pari a 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019, il traffico di passeggeri fa registrare un -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%). Con riferimento ai singoli scali del sistema portuale si registra nel **porto** di Civitavecchia un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel **porto** di **Fiumicino** un traffico complessivo pari a 1,741 milione di tonnellate, in flessione del -50% rispetto al 2019, e nel **porto** di **Gaeta** un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate, in flessione del -3,9% pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019. Nello specifico, nel corso del 2020 i crocieristi transitati nel **porto** di Roma sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell'anno, prima quindi della diffusione del coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila crocieristi. Con riferimento al settore commerciale il principale scalo laziale ha registrato, nel complesso, un calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tons) indissolubilmente legato al decremento dell'utilizzo da parte della centrale di Torvaldaliga Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il



2020: traffici in calo per il network portuale laziale. Civitavecchia il porto italiano più penalizzato dal Covid

Civitavecchia, 9 febbraio 2021 - Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del Network dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia.

Il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale Pino Musolino, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità, è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell'ente, che a dicembre non è stato approvato: "Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per le merci stiamo lavorando per attrarre nuovi traffici, ma ci vorrà tempo per invertire la tendenza".

Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. Il traffico merci risulta in flessione del -22,9%, pari a 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019, il traffico di passeggeri fa registrare un -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%). Con riferimento ai singoli scali del sistema portuale si registra nel **porto** di Civitavecchia un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel **porto** di **Fiumicino** un traffico complessivo pari a 1,741 milione di tonnellate, in flessione del -50% rispetto al 2019, e nel **porto** di **Gaeta** un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate, in flessione del -3,9% pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019. Nello specifico, nel corso del 2020 i crocieristi transitati nel **porto** di Roma sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell'anno, prima quindi della diffusione del coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila crocieristi. Con riferimento al settore commerciale il principale scalo laziale ha registrato, nel complesso, un calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tons) indissolubilmente legato al decremento dell'utilizzo da parte della centrale di Torvaldaliga Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il

totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a 8.029.665 di tonnellate, oltre



Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019. Diverso il discorso per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori che, seppur in leggera perdita nell' arco dell' intero 2020 (106.695 Teu contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso mese dell' anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni). In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; - 355.546) che, al pari dei container, sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie alla sottocategoria dei "mezzi pesanti" che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4%. Dei tre scali regionali, a risentire meno della crisi sanitaria è stato il **porto di Gaeta** (-3,9%) che sta conoscendo una significativa evoluzione sia per quanto riguarda le merci che per il comparto crocieristico. Il **porto di Fiumicino**, che serve principalmente il vicino aeroporto internazionale, ha invece dimezzato il traffico delle rinfuse liquide che ha subito una perdita di oltre 1,7 milioni di tonnellate.

Porti laziali, profondo rosso nel 2020. Musolino: Civitavecchia, scalo italiano più penalizzato dal Covid

Civitavecchia Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri del network dei porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia. Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico, premette Pino Musolino, neo presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza, aggiunge Musolino. Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell'AdSP nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,254 milioni di tonnellate di merci, 1.169.361 tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi. Il traffico merci risulta in flessione del -22,9%, pari a 3,350 milioni di tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019, il traffico di passeggeri fa registrare un -73,8%, pari a complessivi 3.291.618 passeggeri in meno, di cui -2.449.811 crocieristi (-92,2%) e -841.807 (-46,7%) passeggeri di linea, mentre il traffico di automezzi si riduce del 35,3% pari a 355.631 automezzi in meno imbarcati/sbarcati. Il numero complessivo di accosti si riduce del 31,7%, passando da 3.359 nel 2019 a 2.293 nel 2020, di cui navi da carico pari a 715 (-22,8%), navi da crociera 99 (-87,9%) e navi di linea 1.479 (-8,6%). In dettaglio, si registra nel porto di Civitavecchia un traffico complessivo di merci pari a poco più di 8 milioni di tonnellate, con una flessione del -16,1% pari a oltre 1 milione e 500 mila tonnellate in meno rispetto al 2019, nel porto di Fiumicino un traffico complessivo pari a 1,741 milione di tonnellate, in flessione del -50% rispetto al 2019, e nel porto di Gaeta un traffico complessivo pari a quasi 1,5 milione di tonnellate, in flessione del -3,9% pari a circa 60 mila tonnellate in meno movimentate rispetto al 2019. Nello specifico, nel corso del 2020 i crocieristi transitati nel porto di Roma sono stati 207 mila circa contro gli oltre 2,6 milioni dell'anno precedente e si sono concentrati prevalentemente nei primi due mesi dell'anno, prima quindi della diffusione del coronavirus e nonostante la lenta e graduale ripresa del traffico negli ultimi quattro mesi che però non ha superato i 25 mila crocieristi. In merito al settore commerciale, il principale scalo laziale ha registrato, nel complesso, un calo delle merci del 16%, con una perdita di oltre 1,5 milioni di tonnellate. Calo dovuto essenzialmente alle rinfuse solide (-17,5%) che continuano a risentire del progressivo calo del carbone (-18,3%; -348.971 tonnellate) indissolubilmente legato al decremento dell'utilizzo da parte della centrale di Torvaldaliga Nord. Nel settore delle rinfuse liquide, le tonnellate movimentate sono state 624.131 (-2,4%; -15.238). Il totale complessivo delle merci movimentate è stato quindi pari a 8.029.665 di tonnellate, oltre un milione e mezzo di tonnellate in meno rispetto al 2019. Diverso il discorso per quanto riguarda la movimentazione dei contenitori che, seppur in leggera perdita nell'arco dell'intero 2020 (106.695 Teu contro i 112.249 del 2019), hanno registrato un confortante incremento a dicembre (+9,1% raffrontato allo stesso mese dell'anno precedente e caratterizzato soprattutto dalla movimentazione di contenitori pieni). In calo, infine, anche il settore degli automezzi (-35,3%; 355.546) che, al pari dei container, sta progressivamente riprendendosi soprattutto grazie alla



sottocategoria dei mezzi pesanti che nel solo mese di dicembre ha registrato un aumento del 4,4%. Dei tre scali regionali, a risentire meno della crisi sanitaria è stato il porto di Gaeta



Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

(-3,9%) che sta conoscendo una significativa evoluzione sia per quanto riguarda le merci che per il comparto crocieristico. Il porto di Fiumicino, che serve principalmente il vicino aeroporto internazionale, ha invece dimezzato il traffico delle rinfuse liquide che ha subito una perdita di oltre 1,7 milioni di tonnellate.

The Medi Telegraph

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, nel 2020 traffici -22,9%

Fiumicino - Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia presentati dal neo presidente dell' Autorità

Fiumicino - Quasi azzerato il traffico crocieristico, dimezzato il numero dei passeggeri delle autostrade del mare. Tonnellaggio totale dei tre porti in rosso per 3,3 milioni di tonnellate (-22,9%). Sono i numeri dei Porti di Roma e del Lazio relativi al 2020, l'anno della pandemia. Il neo presidente dell' **Autorità** di **sistema** portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale (Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta), Pino Musolino, arrivato a Molo Vespucci a fine anno, ereditando una situazione con numerose criticità, è già al lavoro per affrontare gli effetti del Covid, che hanno avuto risvolti pesantissimi anche sul bilancio dell' ente, che a dicembre non è stato approvato: «Non si può non tenere conto di questi dati e di quanto accaduto in una realtà fortemente focalizzata sul settore crocieristico. Per la parte passeggeri è evidente come il porto di Civitavecchia sia di gran lunga quello maggiormente penalizzato in Italia e questo aspetto non può non essere considerato, per consentire al Porto di Roma di ripartire. Per quanto riguarda le merci stiamo lavorando per attrarre e sviluppare nuovi traffici, nella consapevolezza che ci vorrà tempo per invertire la tendenza». Il traffico complessivo di merci, passeggeri, e automezzi dell' Adspmts nel 2020 risulta rispettivamente pari a 11,2 milioni di tonnellate di merci, 1,1 milioni tra crocieristi e passeggeri di linea e 652.851 automezzi.



Ennesima mareggiata, distesa di sassi in piazza degli Eventi

MALTEMPO Non c'è pace per la Marina. Dall'autunno fino a ieri, la passeggiata centrale di Civitavecchia sul mare, il suo biglietto da visita anche per quando torneranno i turisti, è stata continuamente danneggiata dalle mareggiate. Una ripetizione mai così frequente in passato di fenomeni atmosferici che hanno portato sul litorale venti di burrasca e con essi onde alte metri o comunque di una potenza tale da arrecare danni. Ieri era prevista l'ennesima allerta meteo con venti forti attesi dai quadranti occidentali e puntualmente per piazza degli Eventi non c'è stato scampo. Onde meno imponenti e anche meno spettacolari rispetto a quelle delle settimane passate, ma ugualmente in grado di far male. Il mare si è infatti insinuato ancora una volta sulla spiaggia lungo viale Garibaldi, portando via la pochissima sabbia rimasta e riempiendo di grossi massi l'arenile. Danneggiati ulteriormente anche i camminamenti subito alle spalle, con mattonelle e cornici saltate. La forza delle onde non ha naturalmente risparmiato l'anfiteatro e la diga foranea ormai semi-distrutta, dove peraltro nei giorni scorsi il Comune aveva avviato un primo intervento di ripristino con i soldi stanziati dalla Regione in conseguenza dei danni della mareggiata del 2018. La ditta Lo Monaco, che si è aggiudicata l'appalto da 267 mila euro, aveva appena iniziato i lavori sul muro di protezione, ma è probabile che dopo i fenomeni meteo di ieri sia costretta a ricominciare. Le onde hanno infatti facilmente saltato la diga, entrando nell'anfiteatro e trascinando decine e decine di pietre sul molo. Una scena che purtroppo si ripete ormai spesso. Oltre che nella clemenza del meteo, non resta che sperare che l'interlocuzione tra Comune e **Autorità portuale** per la realizzazione della barriera soffolta inizi presto e produca fatti concreti in tempi brevi. In caso contrario, risistemare la Marina sarà sempre più difficile e costoso. A.B.M. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fiumicino, gli spazzini del mare riprendono il largo

LA VICENDA Dopo quattro mesi di stop riprende a Fiumicino il progetto Fishing for litter ma con qualche difficoltà. La raccolta della plastica sui fondali marini, effettuata per circa 2 anni e con grosso successo dalla flotta peschereccia, era andata a gonfie vele fino a ottobre quanto la società, individuata dal Corepla, adibita allo svuotamento del container ha avuto problemi. Questo non ha consentito lo svuotamento periodico dello scarrabile attorno al quale si era quindi creata una discarica, tra banchina e molo del porto-canale, che ha frenato l'azione degli spazzini del mare. L' **Autorità di sistema portuale** è quindi intervenuta per restituire decoro alla passeggiata. L' esigenza di far ripartire il progetto è stata più volte caldeggiata dalla Regione che ha riaperto i motori e, attraverso il Corepla, è tornata a riposizionare il cassone, confidando nella sensibilità del settore pesca. «Plaudiamo nella ripresa della raccolta della plastica che finisce nelle reti a strascico dei 25 pescherecci precisa Gennaro Del Prete, presidente della Cooperativa Pesca romana ma prima di riprendere il conferimento chiediamo due cose fondamentali». La prima è quella di avere a disposizione capienti buste per contenere la plastica, visto che in precedenza gli armatori si sono fatti carico di acquistarle perché quelle in dotazione erano inadeguate. Il secondo punto riguarda la presenza di una persona in grado di prelevare i sacchi lungo la banchina e trasferirli poi nel container. «Questo per impedire che 25 armatori abbiano in dotazione altrettante chiavi dello scarrabile conclude Del Prete e scongiurare che durante le operazioni di sbarco del pescato debbano recarsi presso il punto di conferimento. Chiediamo, dunque, collaborazione. In circa 2 anni abbiamo recuperato oltre 20 tonnellate di plastica». La categoria ora confida nell'amministrazione che ha di recente avuto un incontro con gli operatori e apprezzato il contributo dato dai pescatori alla campagna Fishing for litter. «Grazie all'impegno di Corepla è stato possibile riposizionare il cassone e ripristinare la fornitura dei sacchi per la plastica - dichiara Massimiliano Valeriani, assessore regionale al Ciclo dei rifiuti -. Ora auspichiamo più collaborazione fra pescatori e **autorità** locali per riprendere un progetto che sta dando risultati in tema di sostenibilità e tutela dell'ambiente marino». Umberto Serenelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Blue Economy, Trano: "Strategici i porti di Fiumicino, Civitavecchia e Gaeta"

"Abbiamo in serbo novità importanti per la ripresa dei traffici mercantili e crocieristici, frenati fortemente dalla pandemia"

Comunicato Stampa

Roma - 'La Blue Economy va sostenuta. Rappresenta una risorsa fondamentale per il Lazio e i porti, partendo da quelli di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, sono strategici in tal senso'. A dichiararlo Raffaele Trano, membro della Commissione Finanze alla Camera. 'Ne ho parlato a lungo con il presidente dell'Autorità di Sistema, **Pino Musolino**, che ho ricevuto a Montecitorio insieme al responsabile dell'ufficio di Gabinetto, Luca Lupi. Ho fatto con lui il punto sui problemi di bilancio dell'Authority, appesantito dal fondo sui contenziosi, e sui lavori che si stanno realizzando nelle infrastrutture portuali, come quelle all'interno e all'esterno del porto di Gaeta. Si tratta di novità importanti per la ripresa dei traffici mercantili e crocieristici, frenati fortemente dalla pandemia', spiega Trano. 'Determinante sarà poi il Piano della mobilità, dei trasporti e della logistica della Regione Lazio. Con il Presidente abbiamo parlato infine delle positive ricadute per l'economia del basso Lazio legate alla Zona logistica semplificata, sulla quale avevo particolarmente insistito con il suo predecessore. Il presidente mi ha assicurato che l'istruttoria del Piano di sviluppo strategico è stata completata e dunque ora toccherà sempre alla Regione predisporre i passaggi successivi in vista dell'approvazione governativa. Si tratta di una straordinaria occasione di semplificazione amministrativa che potrà attrarre investimenti ed aziende'. 'La sburocratizzazione è del resto uno dei temi che sto portando avanti dall'inizio del mio mandato. Solo con un sistema più moderno, semplice e veloce il territorio e l'intero Paese potranno risollevarsi dalla crisi economica generata dall'emergenza coronavirus e ripartire su più solide basi', conclude. (Il Faro online)



Trano: "La Blue Economy va sostenuta"

Raffaele Trano di Katiuscia Laneri - "La Blue Economy rappresenta una risorsa fondamentale per il Lazio", a dichiararlo Raffaele Trano (Gruppo Misto), membro della Commissione finanze alla Camera dopo l'incontro con il presidente dell'Autorità di Sistema, **Pino Musolino**, che ha ricevuto a Montecitorio insieme al responsabile dell'ufficio di Gabinetto, Luca Lupi. 'Si tratta - spiega Trano - di una straordinaria occasione di semplificazione amministrativa che potrà attrarre investimenti ed aziende. La sburocratizzazione è del resto uno dei temi che sto portando avanti dall'inizio del mio mandato. Solo con un sistema più moderno, semplice e veloce il territorio e l'intero Paese potranno risollevarsi dalla crisi economica generata dall'emergenza coronavirus e ripartire su più solide basi'. **Musolino** ha assicurato che l'istruttoria del Piano di sviluppo strategico è stata completata e dunque ora toccherà alla Regione predisporre i passaggi successivi in vista dell'approvazione governativa. Durante l'incontro, inoltre, si è fatto il punto sui problemi di bilancio dell'Authority, appesantito dal fondo sui contenziosi, e sui lavori che si stanno realizzando nelle infrastrutture portuali, come quelle all'interno e all'esterno del porto di Gaeta. 'Si tratta di novità importanti per la ripresa dei traffici mercantili e crocieristici, frenati fortemente dalla pandemia. Determinante sarà poi il Piano della mobilità, dei trasporti e della logistica della Regione Lazio', conclude il deputato.



Adsp, Savarese si candida a segretario generale

CIVITAVECCHIA - L' ex comandante del porto di Fiumicino ed ex vice comandante del porto di Civitavecchia, il Capitano di vascello delle capitanerie di porto, Lorenzo Savarese, si candida a segretario generale dell' **Autorità di sistema** portuale. A pochi giorni dal primo comitato di gestione dell' era Musolino, programmato per giovedì, è arrivata questa mattina per pec a Molo Vespucci la candidatura dell' ufficiale, nella quale viene evidenziata la manifestazione d' interesse a ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno l' incarico, inviata "nel quadro di una reciproca collaborazione e nel condivisibile interesse di tentare nel cercare sempre le migliori soluzioni - ha spiegato - a beneficio della collettività e del cluster marittimo, soprattutto in questo frangente di forte depressione economica che attanaglia da tempo i tre scali del network portuale del Lazio". Una decisione che, come chiarito da Savarese, non vuole essere "assolutamente dirompente o inopportuna e poco elegante", ma che "scaturisce dal fatto che dall' Albo pretorio online dell' Ente - sottolinea - non si evince ancora in pubblicazione alcun avviso inteso a raccogliere un' eventuale manifestazione d' interesse. Proprio per dimostrare che il territorio può dare ancor di più elementi di conclamata esperienza nel settore portuale, ho trasmesso quindi in tempo utile il curriculum vitae a beneficio del Presidente e di tutti i membri effettivi dell' organo collegiale, certo di fare cosa giusta nel creare nuovi ed opportuni scenari per individuare la figura necessaria ex lege a ricoprire di fatto il secondo incarico apicale dell' **AdSP**. Ricordo costantemente a me stesso che la norma di legge sulla riforma del **sistema** portuale, così modificata, ha previsto all' art.10 che il Segretario Generale, proprio per svolgere le necessarie funzioni tecnico/ operative/logistiche, venga scelto esclusivamente tra gli esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore della portualità, nonché in ultimo, nelle materie amministrative-contabili, lasciando fuori da ogni previsione estemporanea eventuali candidature di figure con esperienze marginali, limitate ad alcune materie secondarie, selezionate in materie confinate, ovvero insignificanti per mancanza di veri e propri requisiti. Pertanto, dopo un' esperienza più che trentennale nella dirigenza amministrativa della portualità nazionale ed avendo ricoperto per anni i vertici tecnici di comando proprio negli scali di Civitavecchia e Fiumicino, in maniera garbata ma decisa, sembra giusto e naturale richiedere agli organi di gestione la volontà precisa del sottoscritto a ricoprire l' incarico di Segretario Generale, confidando contestualmente per questo motivo nell' attenta e dovuta analisi di comparazione e di riesame dei titoli finora qui proposti per individuare quelle 'comprovate esperienze' nella materia portuale - ha concluso - richieste espressamente dalla legge".



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Giovedì il primo comitato di gestione dell' era Musolino: i giochi ormai sembrano però fatti

Adsp: il capitano di vascello Savarese si candida a segretario generale dell' ente

CIVITAVECCHIA - Il capitano di vascello Lorenzo Savarese, ex comandante del porto di Fiumicino ed ex vice comandante del porto di Civitavecchia ha inviato una pec a Molo Vespucci manifestando l' interesse a ricoprire in via esclusiva e a tempo pieno l' incarico di Segretario generale. Una candidatura spontanea che arriva però a decisioni ormai prese, proprio perché giovedì - data in cui è fissato il primo comitato di gestione dell' era Musolino - si andrà alla nomina del numero due dell' ente, su proposta del presidente, come già avvenuto in passato e come è da prassi in tutte le Authority. In questo caso il nome più quotato sembra essere quello di Paolo Riso, che già ha ricoperto per poco più di un anno l' incarico di dirigente amministrativo dell' ente durante la gestione di Majo. Savarese però ha deciso di proporsi "nel quadro di una reciproca collaborazione e nel condivisibile interesse di tentare nel cercare sempre le migliori soluzioni - ha spiegato - a beneficio della collettività e del cluster marittimo, soprattutto in questo frangente di forte depressione economica che attanaglia da tempo i tre scali del network portuale del Lazio".

Una decisione che, come chiarito da Savarese, non vuole essere

"assolutamente dirimpente o inopportuna e poco elegante", ma che "scaturisce dal fatto che dall' Albo pretorio online dell' Ente - sottolinea - non si evince ancora in pubblicazione alcun avviso inteso a raccogliere un' eventuale manifestazione d' interesse. Proprio per dimostrare che il territorio può dare ancor di più elementi di conclamata esperienza nel settore portuale, ho trasmesso quindi in tempo utile il curriculum vitae a beneficio del Presidente e di tutti i membri effettivi dell' organo collegiale, certo di fare cosa giusta nel creare nuovi ed opportuni scenari per individuare la figura necessaria ex lege a ricoprire di fatto il secondo incarico apicale dell' **AdSP**. Ricordo costantemente a me stesso che la norma di legge sulla riforma del sistema portuale, così modificata, ha previsto all' art.10 che il Segretario Generale, proprio per svolgere le necessarie funzioni tecnico/ operative/logistiche, venga scelto esclusivamente tra gli esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore della portualità, nonché in ultimo, nelle materie amministrative-contabili, lasciando fuori da ogni previsione estemporanea eventuali candidature di figure con esperienze marginali, limitate ad alcune materie secondarie, selezionate in materie confinate, ovvero insignificanti per mancanza di veri e propri requisiti. Pertanto, dopo un' esperienza più che trentennale nella dirigenza amministrativa della portualità nazionale ed avendo ricoperto per anni i vertici tecnici di comando proprio negli scali di Civitavecchia e Fiumicino, in maniera garbata ma decisa, sembra giusto e naturale richiedere agli organi di gestione la volontà precisa del sottoscritto a ricoprire l' incarico di Segretario Generale, confidando contestualmente per questo motivo nell' attenta e dovuta analisi di comparazione e di riesame dei titoli finora qui proposti per individuare quelle "comprovate esperienze" nella materia portuale - ha concluso - richieste espressamente dalla legge".



Telefree

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Gaeta

Porto di Gaeta e ZIs, incontro con il presidente dell' Authority Musolino

La Blue Economy va sostenuta. Rappresenta una risorsa fondamentale per il Lazio e i porti, partendo da quelli di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, sono strategici in tal senso. Ne ho parlato a lungo oggi con il presidente dell' Autorità di Sistema, **Pino Musolino** che ho ricevuto a Montecitorio insieme al responsabile dell' ufficio di Gabinetto, Luca Lupi. Ho fatto con lui il punto sui problemi di bilancio dell' Authority, appesantito dal fondo sui contenziosi, e sui lavori che si stanno realizzando nelle infrastrutture portuali, come quelle all' interno e all' esterno del porto di Gaeta. Si tratta di novit importanti per la ripresa dei traffici mercantili e crocieristici, frenati fortemente dalla pandemia. Determinante sar poi il Piano della mobilit, dei trasporti e della logistica della Regione Lazio. Con il Presidente abbiamo parlato infine delle positive ricadute per l' economia del basso Lazio legate alla Zona logistica semplificata, sulla quale avevo particolarmente insistito con il suo predecessore. Il presidente mi ha assicurato che l' istruttoria del Piano di sviluppo strategico stata completata e dunque ora toccher sempre alla Regione predisporre i passaggi successivi in vista dell' approvazione governativa. Si tratta di una straordinaria occasione di semplificazione amministrativa che potr attrarre investimenti ed aziende. La sburocratizzazione del resto uno dei temi che sto portando avanti dall' inizio del mio mandato. Solo con un sistema pi moderno, semplice e veloce il territorio e l' intero Paese potranno risollevarsi dalla crisi economica generata dall' emergenza coronavirus e ripartire su pi solide basi.



Ormeggi, bando di gara nel mirino della Procura

L'INDAGINE Leandro Del Gaudio Ritardi, pause di riflessione, palleggi da un ufficio all'altro. Per poi arrivare a un bando di gara pubblica che, almeno per il momento, non accontenta nessuno e non imprime la svolta sperata a uno dei punti strategici del lungomare cittadino: parliamo di quel lembo di costa conosciuto come molo Saint Tropez, punto di approdo di imbarcazioni di tanti napoletani, scalo affascinante per chi ha intenzione di sbarcare in uno dei punti più esclusivi del golfo. Un caso, quello del mancato restyling del molo, che finisce in Procura, nel corso di un'inchiesta che ha fatto registrare una sorta di accelerata: acquisiti atti e documenti negli uffici del demanio pubblico, sentite persone e selezionate denunce (tra cui le inchieste condotte da questo giornale). Un groviglio di atti su cui la Procura sta facendo chiarezza, partendo dall'ultimo step amministrativo utile: il bando di gara per la concessione dell'uso del molo per la prossima stagione, per il dovuto intervento di riqualificazione. Un atto firmato dall'ex presidente dell'**autorità portuale** Spirito, appena lo scorso dicembre, dopo un lungo periodo di stallo della procedura. Ricordate il caso? Ne ha parlato diffusamente questo giornale nei mesi scorsi (come l'inchiesta firmata da Paolo Barbuto lo scorso ottobre), anche in relazione allo stato di degrado in cui versa quella parte della scogliera a ridosso di via Caracciolo. Una vicenda che ha spinto la Procura di Napoli a delegare un'attività ad hoc ai carabinieri del nucleo operativo, che hanno avviato verifiche, acquisizione di atti e verbalizzazione di testimoni. Ed è così che lo scorso gennaio, sono stati i carabinieri del nucleo investigativo del comando provinciale di Napoli ad ascoltare il consigliere regionale dei Verdi Francesco Borrelli, protagonista di un question time sui presunti ritardi legati al bando di gara per la concessione dell'impianto. Boe e ormeggi, un affare che fa gola a molti e che rappresenta uno dei punti decisivi della zona dell'intero lungomare, proprio in vista della prossima primavera. Ma cosa spinge la Procura di Napoli ad aprire un fascicolo ad hoc su questa storia? Si fa un passo indietro e si torna alla decisione del Tar che imponeva di licenziare un bando di gara. Uno snodo che ha fatto registrare una serie di rimpalli tra due commissari ad acta (quello del demanio e quello esterno), che sembrano aver rallentato l'intera procedura. Ipotesi omissioni, fascicolo esplorativo, possibile a questo punto che vengano ascoltati tutti i protagonisti di questa vicenda (al momento non risultano soggetti iscritti nel registro degli indagati). Un caso, l'ennesimo, che finisce in Procura. I PRECEDENTI E che proverà a battere tutte le piste possibili, a proposito di reati di pubblica amministrazione, su uno sfondo di omissioni e abusi che potrebbero fotografare il tempo e la mancanza di investimenti ad hoc. Ma c'è un altro filone su cui la Procura punta a fare chiarezza, anche alla luce di indagini che si sono concluse nel decennio scorso. Si tratta di inchieste legate a presunte infiltrazioni criminali, che hanno puntato sul clan Elia, una cosca del Pallonetto di Santa Lucia, che negli ultimi decenni si è contrapposta ai Mazzarella. Facile intuire che attorno alla realizzazione del restyling del molo Saint Tropez ci siano appetiti criminali mai del tutto sopiti. Ormeggi, cozze, posti barca e investimenti, in uno scenario che fa i conti con una impasse amministrativa che ha segnato la recente storia dell'approdo più amato dai napoletani. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Incuria e flop lavori il molo San Vincenzo si sta sbriciolando

L'EMERGENZA Antonino Pane Il Molo San Vincenzo sprofonda. I danni dell'ultima violenta mareggiata stanno emergendo in maniera drammatica: tutta la parte della testata è in condizioni molto preoccupanti. E non basta. Il ciglio interno è ormai a livello del mare anche quando non c'è alta marea. Le transe installate indicano che è diventata un'area pericolosa anche per la sosta delle persone. Lungo tutta la dorsale, lunga 1,5 chilometri, il molo ha avuto numerosissimi cedimenti sulla cresta che ora appare frastagliata in più punti. Inoltre sono crollati lunghi tratti del reticolato interno e molte pietre sono state trascinate in mare. Il cimitero delle auto dell'Esercito, che è stato rilevato all'indomani della mareggiata, decine di auto e minibus distrutti e accatastati dalla violenza delle onde, ha lasciato il passo, ora, a danni molto più gravi che riguardano la stabilità stessa della struttura. Decenni e decenni di incuria e mancanza di manutenzione sono stati messi a nudo dalla mareggiata: i danni sono enormi, sono a rischio anche gli ormeggi interni e lo stesso bacino borbonico, un gioiello storico che avrebbe meritato ben altre fortune. Il molo San Vincenzo è frutto del progetto per la grande trasformazione della città

portuale napoletana che prese corpo alla fine del cinquecento (1597-1602) con la parte in radice del nuovo molo realizzata secondo il complesso progetto di Domenico Fontana, ingegnere maggiore del Regno, che unì l'isolotto di San Vincenzo alla terraferma e pianificò un complesso di infrastrutture viarie per la realizzazione ed il funzionamento della nuova struttura **portuale**. Altro che passeggiare domenicali e passerelle, dunque. Il nuovo presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale** del Mare Tirreno centrale, Andrea Annunziata, si trova a dover affrontare un'altra situazione drammatica su cui intervenire velocemente. LE CRITICITÀ La testa del molo San Vincenzo protegge l'imboccatura del porto. Un eventuale cedimento strutturale in quell'area potrebbe compromettere tutta la sicurezza dello scalo. Il molo San Vincenzo, infatti, rappresenta la parte più antica del porto di Napoli e costituisce una delle principali infrastrutture di protezione del bacino **portuale**. L'intero molo, con tutte le volumetrie su di esse edificate, è attualmente nella disponibilità ed in uso alla Marina Militare ed è sede del Comando logistico della Marina. Non a caso all'interno della dorsale erano parcheggiati i mezzi militari in dotazione al comando e distrutti dalla mareggiata. È desolante guardare che gran parte del prezioso paramento lapidei di pietra lavica non esiste più. La forza delle onde ha anche generato ampie cavità. E non stanno meglio le banchine che ospitano mezzi marittimi in sosta, prevalentemente destinati ai collegamenti marittimi nel Golfo. Mezzi che presto saranno costretti a traslocare altrove perché la banchina - anche a seguito dei recenti interventi - è stata dichiarata inagibile. Ma la scena più triste è appunto quella che si presenta alla testata, nello spiazzo che si sviluppa alle spalle della statua di San Gennaro. Proprio lì sono accatastati 19 cannoni rinvenuti sui fondali del porto nell'ambito della campagna di ricognizione completata già alla fine del 2015 e finanziata dalla Regione Campania e dall'Unione europea. Era uno dei finanziamenti compreso nel Grande Progetto Porto di Napoli. Ma da dove vengono quei cannoni? Nel 1799, con l'approssimarsi dell'arrivo dei francesi, per ordine dell'ammiraglio Orazio Nelson parte della flotta Borbonica fu affondata nelle acque davanti a Napoli. Le attività di ricognizione hanno individuato nel Porto di Napoli la corvetta Flora, uno dei gioielli della marina Borbonica, lunga 30



Il Mattino

Napoli

metri e larga 8. Tra il molo dell' Immacolatella Vecchia e il Piliero è stata rinvenuta la campana di bordo e alcune palle di cannone; alcuni reperti che sono stati affidati al laboratorio di restauro del Museo archeologico nazionale di Napoli. Questi cannoni dovevano essere trasferiti almeno al coperto in una delle tante volumetrie del porto per essere poi restaurati. Ma così non è stato e questi reperti preziosissimi sono da anni alle intemperie. Quei cannoni sono stati smossi dalle onde e ulteriormente esposti ai danni. Sono ben otto le straordinarie volumetrie che sono ospitate nella parte più antica del molo: tra la radice ed il bacino di raddobbo borbonico del 1852, con una superficie di calpestio di circa 60mila metri quadrati ed una superficie coperta di quasi 20mila metri quadrati. In tanti anni si sono sprecate le proposte per ridare una nuova vita a questa enorme struttura. Molo per yacht di grandi dimensioni, cittadella turistica, museo, e chi più ne ha ne metta. Il molo San Vincenzo è stato oggetto di tantissime polemiche per le iniziative messe in campo per restituirne l' utilizzo alla popolazione. Le uniche attività sono state messe in campo dal Propeller club, da alcune associazioni culturali. Il sindaco De Magistris e il presidente uscente dell' Adsp, Spirito, hanno sostenuto attività che concretamente non hanno prodotto nulla per la salvaguardia di questa straordinaria struttura. L' opposizione della Marina Militare, che in questo sito svolge attività di grande importanza per le attività di logistica militare del Mediterraneo, ha di fatto impedito qualsiasi utilizzo civile del molo San Vincenzo. Gli unici interventi di consolidamento che si ricordano sono quelli operati nel periodo di gestione di Francesco Nerli. Da allora solo tantissime chiacchiere. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Porto, chiudere presto i cantieri»

«Sono qui a Napoli da due giorni, continuerò quanto avviato e auspico che si faccia presto. Mi riferisco prima di tutto al Beverello, chiudiamo questi lavori quanto prima perché ritornerà il turismo e vogliamo che migliaia di persone girino in sicurezza in un porto bellissimo». Così il neo presidente dell' Authority **Andrea Annunziata**.



Si è insediato al Porto

Annunziata frena sulla fontana di Siza

Si è insediato ieri, a pochi giorni dalla nomina ufficiale, Andrea Annunziata, presidente dell' **Autorità portuale** del Mar Tirreno Centrale. Primi incontri con il personale, passaggio di consegne con il predecessore Pietro Spirito e da oggi sul tavolo, le prime questioni da affrontare. I lavori al Molo Beverello al palo da qualche settimana per il ritrovamento di reperti archeologici, il progetto di Álvaro Siza per piazza Municipio cancellato proprio dai funzionari dell' **Autorità portuale** e l'organizzazione del lavoro delle prossime settimane. «Sono qui a Napoli da due giorni e ci sono tanti problemi da risolvere - spiega - io continuerò quanto è stato avviato e auspico che tutti gli enti facciano le loro riflessioni, ma anche che si faccia presto». Primo obiettivo, il Beverello. «Chiudiamo questi lavori quanto prima perché ritornerà il turismo e vogliamo che migliaia di persone si ritrovino in sicurezza in un porto bellissimo. Spero che per l'estate 2022 il Beverello ci sarà, ma dobbiamo finirla con la burocrazia che ci soffoca. Faccio un appello a tutti, a noi per primi. Dobbiamo fare presto, io lo vorrei anche per questa estate ma so quanto è difficile». Il presidente affronta anche la vicenda piazza Municipio e il caso Siza, con il progetto bocciato proprio dai suoi funzionari. «Presto avremo anche il completamento di piazza Municipio: non credo ci sia un'altra città al mondo che offre in 300 metri queste meraviglie, con cose che sembrano un problema ma sono un'opportunità. Penso che sulla piazza qualche motivo di preoccupazione ci sia, perché il progetto di importantissimi architetti prevede una piazza con una nuova fontana, so che ci sono polemiche su questo ma spero ci sia un confronto perché servono spazi ordinati. Quando arrivano tre navi con 12.000 passeggeri serve la bellezza ma anche lo spazio per la sicurezza, i tempi del Covid-19 ce lo insegnano». - tiz.co. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bollettino Avvisatore Marittimo

Napoli

Tirrenia chiude Napoli

In vista della fine degli aiuti pubblici, confermato il definitivo addio alla storica sede. 40 dipendenti coinvolti, di cui una quindicina over 60. Pensionamento anticipato e smart working

Napoli. Tirrenia Napoli chiude. Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) ha comunicato venerdì scorso ai sindacati, nel corso di un incontro, la definitiva chiusura della sede amministrativa di Napoli domenica 28 febbraio, giorno della scadenza della Convenzione di Stato sulla continuità territoriale, che non verrà prorogata ma, probabilmente, scorporata in una serie di gare. I dipendenti coinvolti sono circa 40, di cui una quindicina over 60 che probabilmente -decisioni da prendere nelle prossime settimane- andranno verso il pensionamento anticipato. «È un grosso rammarico la chiusura della sede di Napoli, che ha fatto la storia di questa azienda», commenta Raffaele Formisano, segretario regionale Fit-Cisl. Dalla lettura del verbale di incontro, CIN spiega di aver ottenuto il 25 novembre il decreto di autorizzazione del Tribunale di Milano che gli permette di procedere alla dismissione della storica sede di Rione Sirignano e al trasferimento delle risorse a Livorno, prossima sede amministrativa della ex Tirrenia. In questa fase di transizione, tra la chiusura della sede e la delocalizzazione del personale, i sindacati chiedono il ricorso allo smart Cruworking, da rafforzare tramite l'utilizzo del fondo Solimare, e in generale l'utilizzo di ammortizzatori sociali per la risoluzione dei contratti di lavoro. Formisano riferisce che l'azienda è disponibile ad incentivare forme di assistenza sociale come il pensionamento anticipato o l'indennità NASPI, previo confronto con i commissari (CIN-Tirrenia è in amministrazione straordinaria).



Napoli e Salerno, arriva il liberale Annunziata

Napoli. (P. Bo.). 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, bucadola, 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).



Porti: presidente Napoli, al lavoro per una nuova primavera

Annunziata: covid è sfida ma anche occasione per confronto

(ANSA) - NAPOLI, 09 FEB - "La sfida più importante nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare è il covid che però è anche una opportunità per confrontarsi con tutti, con le parti sociali, le istituzioni, i dipendenti, gli imprenditori e trovare una nuova primavera, lavorando al prossimo futuro del rilancio di tre porti protagonisti nel Mediterraneo". Lo afferma all' ANSA **Andrea Annunziata**, nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**. "Voglio vedere entusiasmo - spiega l' ex capo del porto di Salerno e del **Sistema** della Sicilia orientale - sperando che le istituzioni possano accompagnarci semplificando le procedure davvero, cosa che diciamo invano da decenni, dandoci l' opportunità di guardare al futuro. La stagione delle responsabilità è arrivata, ce la faremo, i buoni imprenditori saranno al fianco del settore pubblico per dare risposte al territorio e all' occupazione". Per **Annunziata** bisogna cominciare "dalla manutenzione straordinaria - spiega - ma anche dal lavoro per completare e mettere in cantiere nuove opere. E poi c' è la sfida della zes che può dare una forte spinta all' economia. Che succede se le Zes avranno successo? Avremo tante imprese in più e tanti container per questa economia. Dobbiamo adeguarci a queste prospettive, la sburocrazzaione delle procedure sarà la ricetta per accompagnarle. 4000 zes nel mondo hanno avuto successo, speriamo che qui si faccia presto, ora aspettiamo dal governo la nomina del commissario che si coordinerà con **autorità di sistema**, l' auto ce l' abbiamo, ora bisogna guidarla bene. E poi non dimentichiamo il corridoio Scandino-Mediterraneo che tiene la portualità campana al centro. Serve nuova logistica, modernizzare tutto, guardare con attenzione agli Interporti di Marciacise e Nola e trovare altre aree interne da coinvolgere". (ANSA).



Porti: si insedia Annunziata, ecco le sfide

(ANSA) - NAPOLI, 09 FEB - "La sfida più importante nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare è il covid che però è anche una opportunità per confrontarsi con tutti, con le parti sociali, le istituzioni, i dipendenti, gli imprenditori e trovare una nuova primavera, lavorando al prossimo futuro del rilancio di tre porti protagonisti nel Mediterraneo". Lo afferma all' ANSA **Andrea Annunziata**, nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale**. "Voglio vedere entusiasmo - spiega l' ex capo del porto di Salerno e del **Sistema** della Sicilia orientale - sperando che le istituzioni possano accompagnarci semplificando le procedure davvero, cosa che diciamo invano da decenni, dandoci l' opportunità di guardare al futuro. La stagione delle responsabilità è arrivata, ce la faremo, i buoni imprenditori saranno al fianco del settore pubblico per dare risposte al territorio e all' occupazione". Per **Annunziata** bisogna cominciare "dalla manutenzione straordinaria - spiega - ma anche dal lavoro per completare e mettere in cantiere nuove opere. E poi c' è la sfida della zes che può dare una forte spinta all' economia. Che succede se le Zes avranno successo? Avremo tante imprese in più e tanti container per questa economia. Dobbiamo adeguarci a queste prospettive, la sburocrazizzazione delle procedure sarà la ricetta per accompagnarle. 4000 zes nel mondo hanno avuto successo, speriamo che qui si faccia presto, ora aspettiamo dal governo la nomina del commissario che si coordinerà con **autorità di sistema**, l' auto ce l' abbiamo, ora bisogna guidarla bene. E poi non dimentichiamo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo che tiene la portualità campana al centro. Serve nuova logistica, modernizzare tutto, guardare con attenzione agli Interporti di Maritanise e Nola e trovare altre aree interne da coinvolgere". (ANSA).



Porti, Annunziata: manutenzione straordinaria e nuove opere le nuove sfide.

"La sfida più importante nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare è il covid che però è anche una opportunità per confrontarsi con tutti, con le parti sociali, le istituzioni, i dipendenti, gli imprenditori e trovare una nuova primavera, lavorando al prossimo futuro del rilancio di tre porti protagonisti nel Mediterraneo". Lo afferma all' ANSA Andrea []

"La sfida più importante nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare è il covid che però è anche una opportunità per confrontarsi con tutti, con le parti sociali, le istituzioni, i dipendenti, gli imprenditori e trovare una nuova primavera, lavorando al prossimo futuro del rilancio di tre porti protagonisti nel Mediterraneo". Lo afferma all' ANSA Andrea Annunziata, nuovo presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. "Voglio vedere entusiasmo - spiega l' ex capo del porto di Salerno e del **Sistema** della Sicilia orientale - sperando che le istituzioni possano accompagnarci semplificando le procedure davvero, cosa che diciamo invano da decenni, dandoci l' opportunità di guardare al futuro. La stagione delle responsabilità è arrivata, ce la faremo, i buoni imprenditori saranno al fianco del settore pubblico per dare risposte al territorio e all' occupazione". Per Annunziata bisogna cominciare "dalla manutenzione straordinaria - spiega - ma anche dal lavoro per completare e mettere in cantiere nuove opere. E poi c' è la sfida della zes che può dare una forte spinta all' economia. Che succede se le Zes avranno successo? Avremo tante imprese in più e tanti container per questa economia. Dobbiamo adeguarci a queste prospettive, la sburocratizzazione delle procedure sarà la ricetta per accompagnarle. 4000 zes nel mondo hanno avuto successo, speriamo che qui si faccia presto, ora aspettiamo dal governo la nomina del commissario che si coordinerà con **autorità** di **sistema**, l' auto ce l' abbiamo, ora bisogna guidarla bene. E poi non dimentichiamo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo che tiene la portualità campana al centro. Serve nuova logistica, modernizzare tutto, guardare con attenzione agli Interporti di Marcianise e Nola e trovare altre aree interne da coinvolgere". (ANSA).

Porto di Napoli, il neo presidente Annunziata: "Concludere presto i lavori al Beverello"

Tiziana Cozzi

Si è insediato oggi il nuovo presidente dell' Autorità portuale del Mar Tirreno Centrale Andrea Annunziata . Direttamente da Catania, la nuova guida è arrivato negli uffici del varco Immacolatella, subentrando a Pietro Spirito . "Sono qui a Napoli da due giorni e ci sono tanti problemi da risolvere. Io continuerò quanto avviato e auspico che tutti gli enti facciano le loro riflessioni ma anche che si faccia presto. Mi riferisco prima di tutto al Beverello, chiudiamo questi lavori quanto prima perché ritornerà il turismo e vogliamo che migliaia di persone girino in sicurezza in un porto bellissimo. Io spero che per l' estate 2022 il Beverello ci sarà, ma dobbiamo finirlo con la burocrazia che ci soffoca. Faccio un appello a tutti, e a noi per primi, dobbiamo fare presto, io lo vorrei anche per questa estate ma so quanto è difficile" ha detto il nuovo presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centrale Andrea Annunziata, affrontando lo stop ai lavori per la costruzione della nuova stazione marittima del Beverello dopo il ritrovamento di alcuni reperti archeologici. "Presto avremo - spiega - anche il completamento di Piazza Municipio: non credo che ci sia un' altra città al mondo che offre in 300 metri queste meraviglie, con cose che sembrano un problema ma sono un' opportunità. Avere reperti alla vista mentre cammini è bellissimo. Penso che sulla piazza qualche motivo di preoccupazione ci sia, perchè il progetto di importantissimi architetti prevede una piazza con una nuova fontana, so che ci sono polemiche su questo ma spero ci sia un confronto perchè servono spazi ordinati. Quando arrivano tre navi con 12.000 passeggeri serve la bellezza ma anche lo spazio per la sicurezza, i tempi del covid19 ce lo insegnano".



Parla Annunziata: al lavoro per una nuova primavera dei porti della Campania

«La sfida più importante nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare è il Covid che però è anche una opportunità per confrontarsi con tutti, con le parti sociali, le istituzioni, i dipendenti, gli imprenditori e trovare una nuova primavera, lavorando al prossimo futuro del rilancio di tre porti protagonisti nel Mediterraneo». Lo afferma Andrea Annunziata, nuovo presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale. «Voglio vedere entusiasmo - spiega l' ex capo del porto di Salerno e del **Sistema** della Sicilia orientale - sperando che le istituzioni possano accompagnarci semplificando le procedure davvero, cosa che diciamo invano da decenni, dandoci l' opportunità di guardare al futuro. La stagione delle responsabilità è arrivata, ce la faremo, i buoni imprenditori saranno al fianco del settore pubblico per dare risposte al territorio e all' occupazione». ad Per Annunziata bisogna cominciare «dalla manutenzione straordinaria - spiega - ma anche dal lavoro per completare e mettere in cantiere nuove opere. E poi c' è la sfida della zes che può dare una forte spinta all' economia. Che succede se le zes avranno successo? Avremo tante imprese in più e tanti container per questa economia. Dobbiamo adeguarci a queste prospettive, la sburocratizzazione delle procedure sarà la ricetta per accompagnarle. 4000 zes nel mondo hanno avuto successo, speriamo che qui si faccia presto, ora aspettiamo dal governo la nomina del commissario che si coordinerà con **autorità** di **sistema**, l' auto ce l' abbiamo, ora bisogna guidarla bene. E poi non dimentichiamo il corridoio Scandinavo-Mediterraneo che tiene la portualità campana al centro. Serve nuova logistica, modernizzare tutto, guardare con attenzione agli Interporti di Marcianise e Nola e trovare altre aree interne da coinvolgere».



Informare

Napoli

Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti campani del Tirreno Centrale è diminuito del -6,8%

Nell'ultimo trimestre il calo è stato del -2,5%. Nel 2020 il traffico nei porti campani di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è diminuito del -6,8% essendo stato pari a 30,8 milioni di tonnellate rispetto a 33,0 milioni di tonnellate nell'anno precedente. I carichi allo sbarco sono ammontati a 17,0 milioni di tonnellate (-8,1%) e quelli all'imbarco a 13,8 milioni di tonnellate (-5,3%). Lo scorso anno il solo **porto** di **Napoli** ha registrato un traffico containerizzato di 6,5 milioni di tonnellate (-3,6%) realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 643.540 teu (-5,6%). Inoltre lo scalo partenopeo ha movimentato 4,0 milioni di tonnellate di rotabili (-24,5%), 4,8 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-12,6%) - incluse 3,5 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-12,3%), 953mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-14,3%) e 301mila tonnellate di altre rinfuse liquide - e 1,1 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+4,5%). Nel **porto** di Salerno il traffico containerizzato si è attestato a 4,7 milioni di tonnellate (-8,2%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 377.886 teu (-8,8%). Inoltre lo scalo ha movimentato 8,8 milioni di tonnellate di carichi rotabili (+6,6%) e 178mila tonnellate di rinfuse solide (-1,0%). Relativamente al settore del traffico dei passeggeri di linea, il **porto** di **Napoli** ha chiuso il 2020 con un totale di 3,0 milioni di unità (-55,6%) e quello di Salerno di 371mila unità (-59,4%), mentre il traffico crocieristico si è azzerato a Salerno rispetto a 98mila passeggeri movimentati nel 2019 e a **Napoli** è stato di 28mila unità, con una flessione del -97,9% sul 2019. Nel solo quarto trimestre del 2020 il sistema portuale campano ha movimentato un totale di 7,9 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -2,5% sul corrispondente periodo dell'anno precedente, di cui 4,2 milioni di tonnellate allo sbarco (-5,6%) e 3,7 milioni di tonnellate all'imbarco (+1,2%). Nell'ultimo trimestre dello scorso anno il **porto** di **Napoli** ha movimentato 1,7 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-1,0%), 903mila tonnellate di rotabili (-25,0%), quasi 1,2 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-16,1%) e 297mila tonnellate di rinfuse secche (+14,9%). A Salerno sono state movimentate 1,2 milioni di tonnellate di merci in container (-7,6%), 2,4 milioni di tonnellate di rotabili (+17,7%) e 58mila tonnellate di rinfuse solide (+22,3%).



8 febbraio 2021

Lo scorso anno il traffico delle merci nei porti campani del Tirreno Centrale è diminuito del -6,8%

Nell'ultimo trimestre il calo è stato del -2,5%

Nel 2020 il traffico nei porti campani di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale è diminuito del -6,8% essendo stato pari a 30,8 milioni di tonnellate rispetto a 33,0 milioni di tonnellate nell'anno precedente. I carichi allo sbarco sono ammontati a 17,0 milioni di tonnellate (-8,1%) e quelli all'imbarco a 13,8 milioni di tonnellate (-5,3%).

Lo scorso anno il solo porto di Napoli ha registrato un traffico containerizzato di 6,5 milioni di tonnellate (-3,6%) realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 643.540 teu (-5,6%). Inoltre lo scalo partenopeo ha movimentato 4,0 milioni di tonnellate di rotabili (-24,5%), 4,8 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-12,6%) - incluse 3,5 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (-12,3%), 953mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (-14,3%) e 301mila tonnellate di altre rinfuse liquide - e 1,1 milioni di tonnellate di rinfuse solide (+4,5%).

Nel porto di Salerno il traffico containerizzato si è attestato a 4,7 milioni di tonnellate (-8,2%) ed è stato realizzato con una movimentazione di contenitori pari a 377.886 teu (-8,8%). Inoltre lo scalo ha movimentato 8,8 milioni di tonnellate di carichi rotabili (+6,6%) e 178mila tonnellate di rinfuse solide (-1,0%).

Relativamente al settore del traffico dei passeggeri di linea, il porto di Napoli ha chiuso il 2020 con un totale di 3,0 milioni di unità (-55,6%) e quello di Salerno di 371mila unità (-59,4%), mentre il traffico crocieristico si è azzerato a Salerno rispetto a 98mila passeggeri movimentati nel 2019 e a Napoli è stato di 28mila unità, con una flessione del -97,9% sul 2019.

Nel solo quarto trimestre del 2020 il sistema portuale campano ha movimentato un totale di 7,9 milioni di tonnellate di merci, con una diminuzione del -2,5% sul corrispondente periodo dell'anno precedente, di cui 4,2 milioni di tonnellate allo sbarco (-5,6%) e 3,7 milioni di tonnellate all'imbarco (+1,2%).

Nell'ultimo trimestre dello scorso anno il porto di Napoli ha movimentato 1,7 milioni di tonnellate di merci containerizzate (-1,0%), 903mila tonnellate di rotabili (-25,0%), quasi 1,2 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (-16,1%) e 297mila tonnellate di rinfuse secche (+14,9%). A Salerno sono state movimentate 1,2 milioni di tonnellate di merci in container (-7,6%), 2,4 milioni di tonnellate di rotabili (+17,7%) e 58mila tonnellate di rinfuse solide (+22,3%).



Cronache di Salerno

Salerno

La denuncia - A puntare il dito contro l'amministrazione comunale di Salerno, il capogruppo di Forza Italia, Roberto Celano

Acque scure al porto di Salerno, "Comune si occupi con serietà di tutelare i cittadini"

Sono ancora di colore scuro le acque antistante il porto di Salerno, a causa - a quanto pare - dei lavori di dragaggio in corso. A sollecitare un intervento dell'amministrazione comunale il capogruppo di Forza Italia, Roberto Celano secondo cui "da tempo si assiste allo spettacolo indecoroso delle acque del mare che assumono un colore scuro e che depositano a riva materiale melmoso - ha dichiarato Tale spettacolo appare intollerabile e necessiterebbe un intervento rapido e risolutivo per individuarne le cause". Celano chiede di verificare se le sabbie rimosse dal porto dalla draga vengano correttamente smaltite e/o riversate in mare a seguito di accurata analisi e se i lavori si stiano svolgendo nel rispetto delle norme di salvaguardia dell'ambiente. "Nulla si fa sul piano locale per contrastare la diversa azione ambientale che avviene a causa di cattive abitudini, di sversamenti illegali e per l'assenza totale di un piano di salvaguardia e riconversione ambientale da parte delle istituzioni che governano Regione, Provincia e Comune", ha aggiunto il forzista chiedendo al Comune se i lavori di dragaggio del porto stiano avvenendo nel rispetto dell'ambiente e delle norme che lo tutelano, con il corretto trattamento e/o smaltimento delle sabbie rimosse dai fondali dello scalo e cosa intenda finalmente fare per contrastare la devastazione ambientale derivante da cattive abitudini, da versamenti illegali, da sversamenti illegali, predisponendo finalmente, unitamente alle altre Istituzioni locali, un serio piano di sal.



Patroni Griffi, Autorità portuale «Il recupero dell' edificio di pregio decisivo per la pianificazione del porto»

«L' ultimo tassello della pianificazione del porto di Bari sta per incastrarsi perfettamente. Il recupero dell' edificio di maggior pregio all' interno del porto: il palazzo della dogana», afferma il presidente dell' **autorità portuale** del Mediterraneo meridionale, Ugo Patroni Griffi, sin dal suo insediamento attento alla possibile osmosi della città con l' area **portuale**, da rendere fruibile il più possibile alla gente. «Un palazzo che l' Agenzia non solo ha in animo di recuperare portando a termine una attesissima manutenzione straordinaria, ma anche di vivificare insediandovi laboratori di avanguardia e eventualmente un museo della contraffazione (e in genere del contrasto alla illegalità)», dice ancora il presidente. «Si tratta quindi di una attività quindi, non solo sinergica all' economia del porto, ma che può costituire un importante attrattore turistico, formativo e culturale per la città», conclude Patroni Griffi.



Il Metro-Mare da Bari ad Otranto: un nuovo servizio di trasporto marittimo regionale Webinar informativi del progetto Interreg Grecia-Italia AI SMART

In programma l' 11 e il 15 febbraio (su piattaforma Teams 9.30 -12.30) due webinar formativi, organizzati nell' ambito del progetto strategico di cooperazione AI SMART, finanziato dal Programma Interreg V-A Grecia-Italia per discutere del tema del trasporto marittimo e dell' economia del turismo ad esso legata, duramente colpita a causa dell' emergenza COVID-19. Le tematiche affrontate durante il webinar "Turismo marittimo sostenibile: definizione delle priorità per affrontare l' emergenza COVID-19" del 11 febbraio e il tema di "Porti verdi e inclusivi per rotte sostenibili" del 15 febbraio, saranno discusse con gli stakeholder del trasporto marittimo, le istituzioni e il mondo produttivo e della ricerca, al fine di individuare eventuali priorità, drivers nonché attori rilevanti che dovranno essere attivamente coinvolti nella fase propedeutica del progetto di cooperazione. Il progetto Ai Smart, infatti, punta a ridisegnare la mobilità del territorio scommettendo su l' intercettazione di un flusso turistico che giunge in Puglia dalla Grecia, coinvolta direttamente nel progetto AI SMART ma anche dall' Albania e dal Montenegro, attraverso una consolidata connessione marittima con i grandi

hub (i porti di Corfù, Igoumenitsa e Patrasso per la Grecia, i porti di Durazzo, Valona e Saranda per l' Albania e il porto di Bar per Montenegro). Il progetto sperimenterà l' attivazione di un servizio di trasporto marittimo regionale, denominato Metro-Mare , che unisce Bari con Otranto attraverso diversi scali turistici minori della regione (quali Mola, Monopoli e Otranto) con prospettive di estensione sia a Sud, verso il versante ionico ma anche al Nord fino a raggiungere il Gargano, a catturare questa fetta di mercato turistico, molto importante per lo sviluppo delle aree dell' entroterra. Introdurranno i lavori Anna Grazia Maraschio, Assessore Regione Puglia all' Ambiente, Rifiuti e bonifiche, Vigilanza ambientale, Rischio industriale, Pianificazione territoriale, Assetto del territorio, Paesaggio, Urbanistica, i l Direttore del Dipartimento di Mobilità, Qualità Urbana, Lavori Pubblici, Ecologia e Paesaggio, Barbara Valenzano, coordinatrice del Progetto AI SMART, coadiuvato dalla Project Manager Matilda Mali. Interverranno i maggiori stakeholder del settore, Salvatore Lauro per l' Assarmatori , in rappresentanza del più grande cluster marittimo italiano; Francesco Beltrano del Confitarma , quale principale espressione associativa dell' industria italiana della navigazione. Interverranno anche diversi loro associati che operano sul territorio pugliese. Presenti anche le due principali Autorità di Sistema Portuali Pugliesi: interverrà, per l' Autorità di Sistema del Mar Adriatico, il Presidente **Ugo Patroni Griffi** e per l' Autorità di Sistema del Mar Ionio, il presidente Sergio Prete . In rappresentanza del Dipartimento del Turismo, Economia della Cultura e Valorizzazione del territorio della Regione Puglia interverrà Aldo Patruno . Per il mondo della ricerca interverranno Angela Stefania Bergantino , Ordinario di Economia e Presidente della Società Italiana di Economia dei Trasporti, nonché membro del Comitato Tecnico Scientifico del Progetto AI SMART, insieme ad Antonio Leone dell' Università di Salento e Gianfranco Fancello dell' Università di Cagliari. I lavori saranno coordinati da Leonardo Damiani , Ordinario di Costruzioni Marittime e Michele Ottomanelli , Ordinario di Trasporti. Saranno presenti anche diverse realtà portuali locali, Dario Montanaro Amministratore Delegato di Marina di Brindisi, il Sindaco Giuseppe Colonna per il Porto di Mola e il Sindaco Pierpaolo Cariddi per il Porto di Otranto. Per la partecipazione ai seminari basta un click al seguente link: Webinar 1 - 11/02/2021 - 09.30 - 12.30, il tema: " Turismo marittimo sostenibile: definizione delle priorità per affrontare l' emergenza COVID-19" <https://bit.ly/39RYMCg> Webinar

Il Metro-Mare da Bari ad Otranto: un nuovo servizio di trasporto marittimo regionale
Webinar informativi del progetto Interreg Grecia-Italia AI SMART

Il progetto AI SMART, infatti, punta a ridisegnare la mobilità del territorio scommettendo su l' intercettazione di un flusso turistico che giunge in Puglia dalla Grecia, coinvolta direttamente nel progetto AI SMART ma anche dall' Albania e dal Montenegro, attraverso una consolidata connessione marittima con i grandi hub (i porti di Corfù, Igoumenitsa e Patrasso per la Grecia, i porti di Durazzo, Valona e Saranda per l' Albania e il porto di Bar per Montenegro). Il progetto sperimenterà l' attivazione di un servizio di trasporto marittimo regionale, denominato Metro-Mare , che unisce Bari con Otranto attraverso diversi scali turistici minori della regione (quali Mola, Monopoli e Otranto) con prospettive di estensione sia a Sud, verso il versante ionico ma anche al Nord fino a raggiungere il Gargano, a catturare questa fetta di mercato turistico, molto importante per lo sviluppo delle aree dell' entroterra. Introdurranno i lavori Anna Grazia Maraschio, Assessore Regione Puglia all' Ambiente, Rifiuti e bonifiche, Vigilanza ambientale, Rischio industriale, Pianificazione territoriale, Assetto del territorio, Paesaggio, Urbanistica, i l Direttore del Dipartimento di Mobilità, Qualità Urbana, Lavori Pubblici, Ecologia e Paesaggio, Barbara Valenzano, coordinatrice del Progetto AI SMART, coadiuvato dalla Project Manager Matilda Mali. Interverranno i maggiori stakeholder del settore, Salvatore Lauro per l' Assarmatori , in rappresentanza del più grande cluster marittimo italiano; Francesco Beltrano del Confitarma , quale principale espressione associativa dell' industria italiana della navigazione. Interverranno anche diversi loro associati che operano sul territorio pugliese. Presenti anche le due principali Autorità di Sistema Portuali Pugliesi: interverrà, per l' Autorità di Sistema del Mar Adriatico, il Presidente **Ugo Patroni Griffi** e per l' Autorità di Sistema del Mar Ionio, il presidente Sergio Prete . In rappresentanza del Dipartimento del Turismo, Economia della Cultura e Valorizzazione del territorio della Regione Puglia interverrà Aldo Patruno . Per il mondo della ricerca interverranno Angela Stefania Bergantino , Ordinario di Economia e Presidente della Società Italiana di Economia dei Trasporti, nonché membro del Comitato Tecnico Scientifico del Progetto AI SMART, insieme ad Antonio Leone dell' Università di Salento e Gianfranco Fancello dell' Università di Cagliari. I lavori saranno coordinati da Leonardo Damiani , Ordinario di Costruzioni Marittime e Michele Ottomanelli , Ordinario di Trasporti. Saranno presenti anche diverse realtà portuali locali, Dario Montanaro Amministratore Delegato di Marina di Brindisi, il Sindaco Giuseppe Colonna per il Porto di Mola e il Sindaco Pierpaolo Cariddi per il Porto di Otranto. Per la partecipazione ai seminari basta un click al seguente link: Webinar 1 - 11/02/2021 - 09.30 - 12.30, il tema: " Turismo marittimo sostenibile: definizione delle priorità per affrontare l' emergenza COVID-19" <https://bit.ly/39RYMCg> Webinar



IL PROGETTO INVESTITO OLTRE UN MILIONE PER GLI INTERVENTI DI RECUPERO E MANUTENZIONE DEL L' EDIFICIO CHE SEPARA IL LUNGOMARE DALL' AREA PORTUALE. LAVORI ENTRO LA FINE DELL' ANNO

Lo storico palazzo della dogana si rifà il trucco

Negli ex depositi nascerà il museo della contraffazione. Rimessi a nuovo uffici e laboratorio chimico PALAZZO DELLE FINANZE DIRETTORE DOGANE Interventi anche sull' edificio che ospiterà la direzione delle Dogane Cutaia: l' intervento fa parte del progetto di apertura del porto alla città

I Uffici doganali rimessi a nuovo al pari del laboratorio chimico e la contestuale creazione di un museo della contraffazione. Lo storico palazzo della Dogana che separa il lungomare della città vecchia dal **porto** si rifà il trucco, al pari del poco distante Palazzo delle finanze, destinato ad ospitare in un' ala la direzione interregionale delle Dogane di Puglia, Molise e Basilicata . potrebbe rendere fruibili alcuni dei propri spazi a tutta la cittadinanza. Una visione della quale si parla da anni, ma finora rimasta a livello di idee, anche per i tanti ostacoli legati alla burocrazia e, appunto alla sicurezza. Al momento il palazzo della Dogana, ospita gli appositi uffici ed un laboratorio chimico annesso, che saranno oggetto di adeguato maquillage. «L' edificio storico sconta nel bene nel male l' originaria progettazione per attività operative doganali. Al momento ospita l' ufficio doganale e il laboratorio chimico, con una piccola area occupata dalla direzione interregionale, ma buona parte del piano terra prima adibita a magazzino è di fatto inutilizzata», spiega Marco Cutaia, direttore territoriale di Dogane e Monopoli per Puglia, Molise e Basilicata. «In quei locali è nostra intenzione far sorgere il museo della contraffazione, in modo da dare un' impronta aperta al pubblico per valorizzare le competenze dell' Agenzia e per far conoscere alla cittadinanza i pericoli derivanti dalla contraffazione stessa e da altri illeciti contestati nel corso del lavoro dalla nostra agenzia», aggiunge il direttore. L' iniziativa, come detto, mira anche dare vita ad un processo di osmosi tra città e il **porto**. «Quell' area fa parte del progetto di apertura del **porto** alla città, anche nell' ottica di valorizzare la nostra attività, rendendo fruibile il nostro lavoro, nell' ambito di un discorso complessivo sotto l' aspetto formativo ed informativo», dice ancora Cutaia. L' intervento di recupero, che avverrà sempre nel rispetto delle caratteristiche storiche architettoniche dei luoghi, supererà il milione di euro tra interventi interni e restyling interno, gona, ospita in un' ala le dogane oltre ad Agenzia delle entrate, Catasto e Prefettura. Le dogane hanno già avviato degli interventi di ristrutturazione interna della parte di loro pertinenza, poiché a breve vi si stabilirà la direzione interregionale abbandonando l' attuale sede di via Amendola, in modo anche da razionalizzare le locazioni dell' agenzia delle dogane sotto l' aspetto economico. «Speriamo nel coinvolgimento anche delle altre amministrazioni che risiedono all' interno del palazzo delle finanze, nel recupero dello storico edificio che può diventare patrimonio di chi lo occupa e di tutta la città, in virtù delle peculiari caratteristiche storiche ed architettoniche», afferma Cutaia.



Lo storico palazzo della dogana si rifà il trucco

Negli ex depositi nascerà il museo della contraffazione. Rimessi a nuovo uffici e laboratorio chimico



Porti verdi come hub i progetti dell'AdSP MAM

BARI L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha presentato due progetti al programma quadro HORIZON 2020, il più grande programma mai realizzato dall'Unione Europea (UE) per la ricerca e l'innovazione. L'obiettivo principale del programma quadro, per il quale sono disponibili quasi 80 miliardi di euro di finanziamenti, oltre agli investimenti nazionali pubblici e privati che questa somma attirerà, è quello di contribuire ad una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. I due progetti sono: RE-PORT e SEAD4Port. RE-PORT: dimostrazione sull'uso delle energie rinnovabili offshore e ottimizzazione della logistica come trampolino di lancio per una più ampia transizione verso porti puliti, verdi e intelligenti. L'Ente intende replicare nei cinque porti del proprio sistema le soluzioni tecnologiche date dal processo di ricerca, per individuare la soluzione tecnologica più adeguata per utilizzare congiuntamente più fonti di energia rinnovabile per l'elettrificazione delle banchine o per l'eventuale futura fornitura di energia a navi a propulsione elettrica. I numerosi partner, pubblici, privati e commerciali, provenienti da Gran Bretagna, Germania, Danimarca, Belgio, Paesi Bassi, Irlanda e Turchia studieranno e porteranno le ultime tecnologie verdi e le migliori pratiche al porto leader di progetto e a tutti i porti partecipanti. Progetto SEAD4Port: l'elettrificazione e la digitalizzazione sostenibili per rendere più verdi i porti di piccole e medie dimensioni lungo i corridoi TEN-T. Il partenariato è costituito da enti di ricerca europei (Italia-Inghilterra-Germania-Grecia-Norvegia-Lituania). L'AdSP MAM promuove due azioni pilota con le quali si eseguiranno tutte le attività necessarie, anche attraverso l'utilizzo di attrezzature IoT altamente tecnologiche, al fine di aumentare l'efficienza energetica e di ridurre le emissioni inquinanti nei porti. Inoltre, attraverso studi tecnici di fattibilità si individueranno nuove fonti per la generazione di energia alternativa. Vogliamo giocare un ruolo da protagonista nel processo globale di transizione energetica in atto, commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. È una svolta epocale che vede il progressivo abbandono del fossile in favore del green e del rinnovabile. Solo la ricerca, la scienza e la tecnologia ci possono indicare la strada da intraprendere, gli obiettivi e gli strumenti a disposizione per rendere i nostri porti verdi come hub multimodali con una mobilità sostenibile e intelligente.



PER IL PORTO DI BRINDISI È IL MOMENTO DI COLLABORARE TUTTI

di CARMINE DIPIETRANGELO COORDINAMENTO CITTADINO LEFT

BRINDISI Le parole di Mattarella per la nomina di Draghi a Presidente del Consiglio danno il senso della chiamata all' ultimo appello per il Paese. Se Draghi riuscirà a creare un governo, e noi ce lo auguriamo, diventerà premier in un momento in cui l' Italia affronta la più grande crisi economica dalla seconda guerra mondiale e deve elaborare dei progetti decisivi per spendere 200 miliardi di euro dell' Unione europea, affrontare i danni causati dalla pandemia e cogliere l' occasione per il rilancio dell' economia ormai ferma da anni. Localmente non si può pensare di usufruire di questa occasione se si viaggia ad una velocità diversa. Verosimilmente, ne siamo consapevoli, il Paese deciderà di correre e anche a livello locale si ha il dovere di mettersi in scia. Tanta roba bolle in pentola e nessuno farà per noi. Se non ci si dà da fare rimarremo ancora una volta al palo, a differenza di quanto sta avvenendo in altre parti della Puglia. Sarebbe imperdonabile e quello che sta accadendo negli ultimi giorni sulle vicende legate allo sviluppo del **porto** ha dell' incredibile se lo si pensa in questa chiave. Come se fossimo scollegati dal mondo. È stata creata una zona franca, un risultato storico per il territorio, fortemente desiderato e finalmente raggiunto. Merito di chi ci ha lavorato tanto e ci ha creduto nonostante veti e bastoni tra le ruote di ogni tipo. Non si tratta di dare una medaglia così come non può essere una ulteriore occasione di rancorosi litigi. A fronte di questo risultato quello che ci si aspetta è che si avvii una stagione di sinergie tra le forze politiche e le istituzioni che hanno centrato questo prezioso obiettivo affinché da questo primo passo si possa passare a concretizzare investimenti e lavoro nel più breve tempo possibile. Invece no, quello che sa fare la politica locale ancora una volta sono solo litigi, polemica e confusione. La colmata di Capobianco, nata per accogliere il progetto del rigassificatore rigettato dalla città, era rimasta incompiuta e abbandonata. La fantasia e l' improvvisazione del Sindaco e dei suoi "adoranti" avrebbe voluto vedere in quel luogo prima la Marina Militare, poi le Vasche di colmata e per ultimo il progetto Edison, denotando una mancanza completa di una visione chiara. **Brindisi** Bene Comune (BBC) a fronte del risultato: «va bene la zona franca a Capobianco ma non solo lì, anche a Costa Morena Est». Ma che significa? Sembra di aver a che fare con i bambini più che con una forza politica di governo. La decisione di istituire una zona franca a Capo bianco oltre ad averci liberato da queste amenità alla rinfusa offre la possibilità di creare da una cosa negativa (il rigassificatore), una nuova opportunità per il **porto**. Si tratta di un' area fortemente indicata in cui la perimetrazione è semplice e non crea problemi ad altri progetti che si possono sviluppare sulle altre banchine già esistenti ed infrastrutturate con o senza Edison.



DIPIETRANGELO

Per il porto di Brindisi è il momento di collaborare tutti

La posizione scelta crea un enorme valore aggiunto al porto senza intaccarne le altre opportunità di sviluppo a cui la presenza di una zona franca potrebbe creare anche intralcio. È evidente che adesso bisogna prodigarsi per realizzare celermente le infrastrutture necessarie sull' area per rendere l' opportunità progettuale produttiva quanto più velocemente possibile. A questo bisogna lavorare! E quindi che senso hanno le uscite delle forze di maggioranza? Bisogna mettere alla prova il presidente Patroni Griffi non solo per infrastrutturare la zona franca ma anche per trovare chi deve gestirla. E la si smetta di pontificare con un provincialismo penoso anche sulla zona franca la cui gestione non è cosa semplice e facile. Passi per BBC che a distanza di anni ancora non si è capito cosa voglia nel porto e se lo ritiene una infrastruttura di carattere economico ma anche il PD cittadino è riuscito a mollare la sua funzione di carta da parati delle stanze comunali per accampare meriti che non ha e creare solo confusione. Tanto da far pensare che è meglio che non si esponga al rischio di esprimere una posizione. Andando a rimorchio del sindaco e di BBC, il Pd si dimostra sempre più rinchiuso nel recinto amministrativo, rinunciatario a qualsiasi ruolo autonomo e propositivo. Tanta inconcludenza e tanta confusione che hanno fatto scappar via, sbattendo la porta, l' ing. Lonoce che proprio il Sindaco indicò in rappresentanza del comune nel comitato di gestione dell' **autorità portuale**. È incredibile come dalle forze di maggioranza, a fronte di un risultato come la zona franca, non riesca a venire nessun valore aggiunto concreto per portare avanti questo progetto così come qualsiasi intervento infrastrutturale del porto. Il presidente dell' **autorità portuale**, a questo punto, e come succede in tutti i porti anche pugliesi, avrebbe bisogno di sentire vicino tutte le istituzioni e le realtà produttive per proseguire con il lavoro e per far sentire tutto il peso di una comunità che si vuole impegnare per ottenere i necessari finanziamenti e trasformarli in opere utili per il porto. Ma perché ci domandiamo, e ce lo chiediamo da tempo, non ci si siede attorno ad un tavolo e si pensa a produrre per il bene del territorio? Lo chiedono gli operatori portuali, i sindacati, lo chiede la città, non è momento di prevenute posizioni e verità precostituite, la città ha un bisogno disperato che tutte le istituzioni facciano cerchio per affrontare i problemi e lo sviluppo con umiltà e con una disponibilità responsabile a collaborare. Si mettano da parte narcisismi e supponenza. L' **autorità Portuale** dipende direttamente dal Ministero ed è al ministero che si decideranno gli investimenti, se si riuscisse a dimostrare la giusta coesione ed unità di intenti si moltiplicherebbero le chance di riuscita e di successo per tutto il territorio e per far diventare la istituzione della zona franca una realtà infrastrutturata e operativa. Carmine Dipietrangelo Coordinamento cittadino Letf Brindisi.



Bene l'idrogeno, ma a che punto è l'addio al carbone?

Franco GENTILE* Dopo un lungo periodo contraddistinto dal nulla assoluto, finalmente si intravede qualche spiraglio di positività in relazione al futuro economico del territorio brindisino. La notizia dell' approvazione di una zona franca doganale in località Capobianco va salutata certamente in maniera entusiastica. Del resto, chi segue con attenzione le vicende di quest' area sa perfettamente che proprio la Cna aveva proposto in sede ministeriale la realizzazione di un asse logistico attrezzato (comprendente la banchina, attualmente utilizzata per la movimentazione di carbone, oltre al nastro trasportatore ed ai dome) inserito proprio all' interno di una istituenda zona doganale. Il tutto, allo scopo di rendere il porto di Brindisi ancora più attrattivo e competitivo nello scacchiere dei traffici del Mediterraneo. Oggi, pertanto, riteniamo sia stato particolarmente utile il lavoro svolto dall' **Autorità di sistema portuale**, ma pensiamo che questo debba essere considerato solo il primo passo. Occorre, infatti, coinvolgere a pieno titolo Enel Logistics, affinché il riutilizzo degli asset dell' era del carbone (le aree retrostanti il porto, le strutture per la logistica del carbone, etc.) diventi effettivo, realizzabile e operativo, in un' ottica di economia circolare; così come bisogna individuare terminalisti e operatori in grado di cogliere e rendere allettanti i vantaggi della nostra zona franca. Il tutto, in perfetta armonia con l' altra necessità, riconosciuta dai più, e cioè quella di completare in tempi record la infrastrutturazione del porto con il banchinamento di Capobianco, il pontile a bricole e la vasca di colmata. Si è già perso troppo tempo e non ci pare che ci siano le condizioni per attardarsi ulteriormente. Da qui la necessità di richiamare ai propri impegni il Governo nazionale. Un' altra ipotesi di sviluppo del nostro territorio potrebbe essere costituita dal capitolo idrogeno green che va nella giusta direzione richiesta dal Green Deal. Rendere sostenibile la nostra economia, infatti, passa sempre di più attraverso la trasformazione delle fonti energetiche e quindi ritrovare il nome di Brindisi capofila in questo settore rappresenta un fatto positivo. Senza voler fare il bastian contrario, però, è opportuno sottolineare che la riscoperta dell' idrogeno va benissimo, ma non bisogna in alcun modo trascurare ciò che verrebbe richiesto al territorio per inserirsi in questo comparto. La base di partenza, infatti, di qualsiasi ragionamento per l' idrogeno verde implica l' individuazione, in prossimità del costruendo elettrolizzatore, di ampie superfici da impegnare con impianti da fonti rinnovabili, la ricerca e l' individuazione di utilizzatori finali locali e, almeno in prospettiva, la creazione di una filiera locale per la realizzazione di strutture a tecnologia avanzata e innovativa per le fasi di produzione. Oggi, da quanto si legge, la prospettiva è decisamente più limitata, posto che il progetto si concretizza nella ricerca di un' area di non meno di 200 ettari di terreno (proprio nella zona industriale) per realizzare impianti fotovoltaici la cui produzione energetica sarebbe collegata allo sviluppo di un impianto di idrogeno green. Ma un impianto non fa primavera e men che mai rappresenta una idrogeno valley. Il rischio, neanche tanto lontano, è che oggi faccia più gola questa immensa opportunità (il fotovoltaico), tuttavia, mascherato dal capitolo idrogeno. Sia chiaro, la transizione energetica ci convince e la realizzazione di impianti da fonti rinnovabili è la strada maestra per superare le fonti fossili. Per cui ben vengano impianti da fonti rinnovabili, ma bisogna chiamarli per quel che sono.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Non dobbiamo, però, dimenticare che la transizione energetica, oggi, non può prescindere da una fase intermedia in cui il gas sia la risorsa in grado di garantire al Paese l'energia di cui ha bisogno e la sicurezza di un servizio essenziale e universale qual è l'energia. Anche in questo caso Brindisi ha una grande occasione da non perdere: la riconversione della centrale di Cerano. Enel ha condiviso l'era della decarbonizzazione, ma ha anche deciso di non abbandonare questo territorio, programmando un investimento in una nuova centrale a gas di ultima generazione. Parliamo di milioni di euro ai quali si aggiungeranno quelli destinati alla bonifica e alle demolizioni di porzioni del sito non più utili alla nuova centrale o al riuso per altre attività (ad esempio la logistica). Un'occasione ancora una volta unica per il rilancio delle imprese del territorio, in grande sofferenza, e per una nuova stagione di ripresa occupazionale. A che punto siamo? Chi sta rallentando questa opportunità per il nostro territorio? Enel ha depositato il progetto presso le **Autorità** competenti, ma al momento è tutto fermo. Anche su questo argomento, come per l'idrogeno, occorre stimolare il Governo. Il tempo scorre imperterritito verso il 2025 (data annunciata per l'uscita dal carbone), ma le aste per il gas si chiuderanno nel 2023. Se Enel non avrà le autorizzazioni, non potrà partecipare alle aste e il rischio che questo investimento svanisca nel nulla sembra non preoccupare nessuno, se non la stessa società proponente. Questi temi rappresentano senza dubbio il punto di partenza affinché del futuro di Brindisi si discuta seriamente ed in maniera collegiale, facendo attenzione a non inseguire false chimere. *Presidente Cna, associazione provinciale di Brindisi.

Incredibile la chiusura della Polizia di frontiera

Domenico LatinoGIOIA TAURO Si va come i gamberi al porto di Gioia Tauro, uno degli scali più importanti del Mediterraneo per infrastrutture, posizione strategica ed efficienza. Proprio adesso che, con il subentro del nuovo terminalista Til-Msc, si registra una forte ripresa dei traffici marittimi, anziché potenziare l' Ufficio di Polizia di frontiera in virtù del maggior carico di lavoro il ministero dell' Interno decide di sopprimerlo accorpandolo al Commissariato. Il provvedimento è inserito nel progetto di riorganizzazione prevista dal Viminale, che prospetta la soppressione degli uffici di Polizia frontaliere di alcuni porti nazionali tra i quali anche quello di Gioia. Scelta che per molti andrebbe rivalutata, in considerazione delle funzioni essenziali sotto l' aspetto della sicurezza che difficilmente potranno essere delegate a un Commissariato già sottoposto a gravose incombenze di pubblica sicurezza e ubicato a circa 6 km di distanza dal terminal. Secondo gli addetti ai lavori, la soppressione dell' Ufficio di Polizia di frontiera porterà a un depotenziamento del servizio in termini di sicurezza e controllo dell' area, dove ogni anno si effettuano migliaia di ispezioni dei marittimi che arrivano sulle navi, gestione dei cambi equipaggi e rilascio degli "shore pass". Durante la prima emergenza Covid, Gioia è stato tra i pochi porti al mondo che, rispettando tutte le norme anti-contagio, ha fatto sbarcare e imbarcare marittimi che erano a bordo da mesi. E negli anni l' ufficio, nonostante una fortissima contrazione dell' organico (nel 2013 contava circa 60 operatori, oggi consta di sole 19 unità) ha effettuato numerosi sequestri di ingenti quantità di stupefacenti, armi e materiali esplosivi, auto rubate, attività connesse ai mercati della 'ndrangheta ma anche del terrorismo internazionale. Assurdo inoltre che la causa della soppressione sia il numero esiguo di collegamenti extra Schengen, che in realtà sono la maggioranza. Tra i pochi a intervenire con forza sulla questione, il sindaco Alessio che dice "basta" a quelli che definisce «maldestri tentativi di delegittimare il porto di Gioia attraverso azioni che lo impoveriscono anziché rafforzarlo». Il primo cittadino ha lanciato un appello alla Regione, alla Città Metropolitana, all' **Autorità portuale** e ai sindaci «affinché, assieme, si difendano gli interessi della Calabria e del suo grande porto internazionale». Alessio spiega che «a causa della riduzione del personale, si riscontrano quotidiane difficoltà nel garantire i servizi ordinari, tra cui quello di vigilanza e sicurezza **portuale** che, oramai, da tempo, risulta pressoché inesistente e che negli anni passati ha contribuito notevolmente a contrastare la criminalità organizzata e i traffici illeciti». Gli importanti compiti delegati dal Ministero al Commissariato di Ps.



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro, dopo i record i timori

GIOIA TAURO E adesso, dopo un 2020 brillante e un forte rilancio dei traffici si veda il nostro Quaderno di un mese fa, a gennaio -, l'hub di Gioia Tauro si trova improvvisamente di fronte a un problema: le continue, talvolta assillanti, procedure sindacali di raffreddamento, la cui gestione è devoluta alla Autorità Portuale stanno pesantemente preoccupando il commissario governativo ammiraglio Andrea Agostinelli. Che in una lettera aperta si pone una riflessione, tanto più necessaria quanto più è stridente l'immagine delle banchine del porto di Gioia Tauro in questi giorni desolatamente vuote. Dopo un 2021 straordinario nonostante l'emergenza sanitaria, ed in assoluta controtendenza nel panorama nazionale scrive allarmato Agostinelli in queste prime settimane del 2021 i traffici portuali hanno registrato un brusco calo, e importantissime linee di navigazione trans-oceaniche sono state temporaneamente dirottate altrove. Congestione delle banchine, lavori portuali cui contribuisce anche questa Autorità, una parziale inoperatività dei mezzi meccanici ed una eccessiva lentezza delle operazioni portuali: queste le cause del momento negativo che il porto sta attraversando. Non sarà inutile



ricordare come il terminalista stia rispettando alla lettera un robustissimo piano di investimenti, ed ulteriori 3 grues di ultima generazione saranno posizionate in banchina durante il 2021, e come l'Autorità Portuale stia supportando questo sforzo sotto il profilo della agibilità dei fondali e nell'adeguamento tecnico-funzionale delle banchine. Così come non dobbiamo dimenticare come il terminal con l'impegno ed il sacrificio di tutti, maestranze in primis sia rimasto operativo anche nei momenti peggiori della pandemia e non un'ora di Cassa Integrazione sia stata richiesta. Ma allo stesso tempo dobbiamo sapere con assoluta chiarezza e le circostanze di questi giorni lo confermano con durezza -, come Gioia Tauro non sia il terminal contenitori al centro del mondo dello shipping, e soprattutto non sia il riferimento imprescindibile per le esigenze dell'armatore. Tutt'altro; altre soluzioni sono ben possibili, al di là del Mediterraneo, dove se non il costo del lavoro, la speditezza delle operazioni portuali è un fattore decisivo nelle scelte degli armatori (chiaro riferimento ai porti del Marocco e in particolare ai terminal di Tangeri n.d.r). E lo stesso vale, a maggior ragione, anche per il terminal automobilistico, per il quale l'alternativa è anche più prossima e si chiama Salerno. Abbiamo messo a disposizione del porto un nuovo gateway ferroviario, una nuova, strategica opportunità, al prezzo di inenarrabili difficoltà burocratiche, dovute a nodi irrisolti fin dai tempi della costruzione del porto e ad atavici contenziosi che stiamo faticosamente cercando di portare a soluzione con il supporto della Regione Calabria ed il dialogo con il Commissario del CORAP, Consorzio Regionale per lo Sviluppo delle Attività Produttive. Ed abbiamo, in ogni modo ed in ogni circostanza, sollecitato la politica nazionale a sciogliere quei nodi infrastrutturali che ad oggi impediscono al porto di Gioia Tauro di esprimere e mettere a frutto la strategicità della sua posizione al centro del Mediterraneo. E ancora. Fra due settimane l'impresa aggiudicataria ricorda Agostinelli inizierà i lavori di completamento della banchina di ponente, primo passo per l'insediamento di un polo per le riparazioni navali nel porto di Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un sogno proibito chiuso in un cassetto. Ma è sul capitale umano che mi voglio conclusivamente soffermare. Se è vero che non mancano, da parte dei terminalisti e della Autorità Portuale, investimenti assai importanti e cospicui nei mezzi e nelle infrastrutture, credo che ci sia un percorso ancora da compiere sulla qualificazione e sulla valorizzazione delle maestranze. Investimenti immateriali, nella forma della attenzione alla formazione ma anche a processi finalizzati a farli sentire comunità portuale, la chiave a mio parere per

far funzionare bene e in continuità il nostro porto. Noi per primi chiederemo alla Regione Calabria un indispensabile supporto



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

per la formazione delle maestranze attualmente iscritte in Agenzia, in vista di una possibile trasformazione della Agenzia in Impresa allo spirare dei termini previsti dalla legge costitutiva della stessa. Ai lavoratori portuali ed alle organizzazioni sindacali che li rappresentano sottolinea il commissario straordinario chiediamo di avere la nostra stessa visione, di sentirsi parte di un progetto che fino a due anni, fra crisi e licenziamenti, sembrava una chimera irrealizzabile e che oggi fa di Gioia Tauro un paradosso nazionale. Chiediamo loro impegno, responsabilità, abnegazione, assicurando loro il nostro impegno, la nostra responsabilità, la nostra abnegazione. Quel sogno oggi è davanti a noi, è il sogno antico di questo territorio. Aspetta solo di essere tradotto in investimenti, produttività, retroporto, ferrovia, nuovi posti di lavoro. Non perdiamo conclude amareggiato Agostinelli questa occasione irripetibile.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Il rione Tilibbas è rinato con la Marina autogestita

Quattro nuovi pontili e verde al posto dei vecchi e malandanti approdi abusivi La rivoluzione grazie alla Port authority e all'impegno dei 92 soci della coop

DI DARIO BUDRONI

OLBIA Il rione di mare ha messo i piedi nel futuro. Fino a qualche anno fa doveva fare i conti con i vecchi e malandati pontili abusivi conficcati nella sabbia. Adesso invece Tilibbas ha una ordinata marina autogestita dai cittadini e, nel giro di qualche tempo, accoglierà anche biciclette e studenti universitari. Il quartiere che si affaccia sull'insenatura di via Porto Romano cambia così il suo antico volto e scommette su un futuro fatto di riqualificazione urbana e sociale. A settembre sarà inaugurata la pista ciclopedonale del Cipnes, che partirà dalla fine di via Dei Lidi e che sarà poi annessa alla rete ciclabile comunale. I capannoni ristrutturati dell'ex area Sep, invece, ospiteranno un corso di laurea magistrale. La rinascita. La prima svolta risale al 2014. L'ammiraglio Nunzio Martello, allora commissario della Port authority, decide di mettere la parola fine al fenomeno dei pontili abusivi nel golfo, con l'obiettivo di riqualificare i litorali. I cittadini del comitato di quartiere, interessati all'operazione, e con il Comune che fa da tramite, incontrano Martello. E succede che il commissario dell'Authority chiede ai cittadini di smantellare i vecchi pontili e di ripulire l'intera insenatura. In cambio, però, Martello autorizza l'installazione di quattro pontili nuovi di zecca. Alla fine nasce una cooperativa, che prende il nome di Marina di Tilibbas, totalmente autogestita. La prima in Sardegna di questo tipo. «Il classico treno che passa solo una volta - commenta Antonio Biddau, il presidente della coop - È stata una grande operazione, il quartiere è rinato. Dal mare, quella volta, oltre ai pontili abbiamo raccolto tonnellate e tonnellate di rifiuti. Ora è tutto diverso. E a Tilibbas sta anche rinascendo la spiaggia». I posti barca, nella marina del rione, sono 120. I soci sono 92, ai quali si aggiungono poi circa 30 tesserati. Tutti pescatori amatoriali e semplici amanti del mare. «Abbiamo fatto rinascere un quartiere che era dormiente - prosegue Biddau -. Ed è fondamentale l'aspetto sociale. Qui organizziamo iniziative all'insegna del mare, delle tradizioni, dello sport e dell'ambiente. Inoltre teniamo sempre pulita e ordinata l'intera l'area». Le nuove sfide. La fase successiva è rappresentata da due importanti progetti. Nell'ex area Sep che si affaccia su Porto Romano, riqualificata già anni fa, l'Area marina protetta di Tavolara, attraverso fondi regionali, ha ristrutturato due capannoni e presto si occuperà del restyling di un terzo. Nell'area esterna, invece, sono nati un campo da basket e aree verdi. Una struttura, con spazi didattici e foresteria in stile campus, che, sempre in sinergia con l'Amp di Tavolara, ospiterà il corso di laurea magistrale in Gestione dell'ambiente e del territorio. Invece all'altezza del McDonald's partirà la pista ciclopedonale voluta e progettata dal Cipnes. Lunedì è stato avviato il cantiere. Il percorso, di quasi 4 chilometri e che terminerà a Sa Testa, sarà coperto da un lungo impianto fotovoltaico. Inoltre la pista del Cipnes sarà collegata con le nuove piste ciclabili che realizzerà il Comune anche lungo tutta via Escrivè e quindi anche lungo via Dei Lidi, la strada principale di Tilibbas. «Stiamo parlando di due progetti molto importanti che contribuiranno fortemente al rilancio del quartiere - commenta Antonio Biddau, il presidente della marina del rione - La pista ciclabile valorizzerà ancor di più il nostro quartiere. E poi l'università, che sarà una presenza davvero importante per tutti noi e per tutta la città».



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Non solo barche ma anche eventi nel segno della tradizione

OLBIA Il rione negli ultimi anni ha ospitato numerose iniziative di carattere sociale, improntate soprattutto sulle tradizioni marinare della città. E questo grazie soprattutto alla Marina di Tilibbas che, oltre a gestire i quattro pontili, si occupa anche di organizzare eventi e di favorire la partecipazione dei cittadini. Un esempio su tutti è «Sia e voga», la gara a bordo dei chiattini olbiesi, le imbarcazioni tipiche dei pescatori della città, con la collaborazione dell' Associazione vela latina. Altre iniziative, poi, sono state organizzate per mettere in risalto le tradizioni culinarie di mare e in particolare la cucina popolare del luogo. Tutti eventi promossi sempre con la collaborazione dell' **Autorità portuale** e del Comune. Inoltre la cooperativa, che ha sede nel bar Cumpai Gianni di via Dei Lidi, si occupa della manutenzione della marina e degli impianti, partecipa a eventi di carattere culturale e anche alle pulizie volontarie delle isole e degli angoli di golfo. Formata da oltre novanta soci, la coop Marina di Tilibbas ha un consiglio di amministrazione composto dal presidente Antonio Biddau, dal vicepresidente Massimiliano Ortu, dal segretario Antonio Balzano e dai consiglieri Mario Crabuzza e Gian Franco Spano. (d.b.)

Il rione Tilibbas è rinato con la Marina autogestita
Quattro nuovi pontili e venti al posto dei vecchi in altrettanti approci abetati. La rivitalizzazione grazie alla Port Authority e all'impegno dei 92 soci della coop

Su via Mosca il 45% delle auto di via Aldo Moro
Il privato che realizza la rotatoria di smarcamento sta costruendo i palazzi all'ingresso della città

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Traffico merci a Cocciani Grendi arriva a fine mese

L'armatore genovese userà provvisoriamente la banchina industriale attrezzata. La nave poi si trasferirà in un'altra area da pavimentare, illuminare e recintare

OLBIA Fine febbraio, forse inizio marzo. Lo sbarco delle navi Grendi al Molo Cocciani di Olbia non potrà aspettare oltre. Le banchine del porto industriale, dove attraccano normalmente Tirrenia, Moby e Grimaldi, in questa parte dell'anno sono sostanzialmente sgombre. Serviranno per i viaggi del cargo da Marina di Carrara a Olbia, in attesa del completamento dei lavori sull'area portuale non banchinabile che sarà data in concessione a Grendi per quattro anni. Il via libera. «Dopo l'assenso della commissione consultiva, siamo in attesa del parere formale del comitato di gestione e dell'organismo di partenariato - spiega Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi -. L'autorizzazione per lo svolgimento delle operazioni portuali attende questi passaggi, per la concessione demaniale, quindi ci vorrà qualche tempo in più. Noi abbiamo consegnato la documentazione integrativa dopo lo spostamento ad Olbia, che prevede investimenti infrastrutturali più importanti. Contiamo di fare la prima toccata tra fine febbraio e i primi di marzo». L'area. L'accordo prevede la realizzazione e la gestione di opere funzionali alle iniziative portuali: la società Grendi ha presentato un piano operativo con investimenti consistenti per l'acquisto di macchinari, mezzi meccanici e per l'infrastrutturazione dei piazzali, nonché il ricorso a personale specializzato per movimentare rotabili e container. L'area scelta, sulla quale inizieranno presto i lavori, sarà quella dietro la banchina, ora inutilizzata, di 10 mila metri quadrati, sui quali Grendi procederà alla pavimentazione, all'illuminazione, recinzione e creazione di un gate, con un piccolo terminal. La nave sbarcherà in banchina ma poi si trasferirà nell'area dedicata, una soluzione meno impattante sugli equilibri del porto e per gli altri operatori locali. Molo Cocciani. La banchina durante l'estate non avrebbe consentito l'approdo della Grendi, considerando le tante navi merci che ormeggiano ogni giorno. Sarebbe stato quindi impossibile assegnare una concessione demaniale in via esclusiva alla compagnia genovese. «Ma in attesa di completare l'area limitrofa sulla quale avremo una concessione demaniale, contiamo di poter utilizzare uno spazio di 5 mila metri quadri dell'area del piazzale dove si svolgono le operazioni portuali - conferma l'amministratore Antonio Musso -. Cocciani ha una superficie di 80 mila metri quadri, un'area enorme e oggi quasi vuota dal momento che le merci viaggiano con i passeggeri da e per l'Isola Bianca. Non credo ci saranno problemi». I numeri. Nel 2020 Grendi trasporti marittimi ha messo a segno un incremento del traffico Ro-Ro tra Marina di Carrara e la Sardegna di oltre il 17%, per un totale di 303.515 metri lineari equivalenti. Gli armatori hanno ribadito la centralità della Sardegna nelle strategie di sviluppo del Gruppo, che punterà da subito su una nave con maggiore capacità di carico e potenza e sull'aumento della frequenza settimanale dei collegamenti. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

DI GIANDOMENICO MELE



L'Unione Sarda

Cagliari

Su Siccu. Aperto il cantiere

Nuova passeggiata, lavori sul lungomare

Aperto il nuovo cantiere a Su Siccu. L'impresa vincitrice dell'appalto indetto dall'**Autorità di sistema portuale** e che sta ridisegnando il lungomare dal pennello di Bonaria fino al padiglione Nervi ha avviato in questi giorni il secondo lotto degli interventi. Le recinzioni hanno chiuso definitivamente la vecchia strada (sostituita dalla nuova carreggiata a ridosso delle società sportive) e al suo posto verrà costruita una passeggiata in granito e la pista ciclabile che metterà in comunicazione quella già esistente della pineta di Bonaria con l'ex edificio di stoccaggio del sale. Una pista che proseguirà oltre il canale Palma e raggiungerà il lungomare del Lazzaretto. La consegna dei lavori è prevista per la fine della primavera, così da poter restituire ai cagliaritari il lungomare di Su Siccu definitivamente riqualificato.

Cagliari - Notizie dai Quartieri

Centro storico. La strada di via Manno
Le fotografie vintage di Daniel il giramondo
Con una macchina di cento anni fa ha conquistato i turisti e i cagliaritari

Su Siccu. Aperto il cantiere
Nuova passeggiata, lavori sul lungomare

Is Mirisobis. La domenica
Chiazza di mercanti
in due paesi dalle case-



NUOVA PANDA HYBRID 2021
MILIA DI MONTICHIARA PRIMA LA METEOROLOGICA CHE IL SOLEMI DEL SOLE

180€ di sconto

11.350 € 9.500 €

IN FIDUCIA FINANZIAMENTO HYBRID A 3,5%

ACENTRO



La manifestazione. I sindacati: Governo e Regione uniti

«Un patto per il porto canale»

I lavoratori del Porto Canale portano avanti la loro battaglia: dopo la manifestazione spontanea di lunedì, ieri gli ex dipendenti Cict, con le varie sigle sindacali, si sono ritrovati nelle scalinate della basilica di Bonaria a Cagliari, per chiedere la creazione di un'agenzia dei terminalisti sul modello Taranto. «Rivendichiamo un diritto, quello del lavoro», dice William Zonca segretario generale Uil trasporti: «È necessario inserire nel Decreto ristori 5 l'istituzione dell' Agenzia come è stato fatto a Taranto, i lavoratori di Cagliari meritano e devono avere lo stesso sostegno dal Governo». Fermi da mesi Per i sindacati la priorità è proteggere non solo il reddito dei lavoratori, ma anche la loro professionalità. «Ci sono 200 lavoratori in Cig già da settembre, e da gennaio l'assegno ha iniziato a perdere di valore: questo ci preoccupa non poco», sottolinea Corrado Pani, segretario regionale Fit Cisl. «Chiediamo che Governo e Regione convergano su un' unica posizione: serve il decreto per l' istituzione dell' agenzia». Nessun colore politico, ma un obiettivo comune: «Serve una soluzione per rilanciare il terminal di Cagliari e garantire un futuro ai lavoratori e alle loro famiglie», continua Pani. «Il Recovery è uno strumento che si può utilizzare, ma noi pensiamo anche a un accordo di programma tra la Regione e il governo». Le ragioni per investire Per i sindacalisti l' abbattimento del costo del lavoro, la fiscalità di vantaggio e il canone di concessione e ancoraggio a tasso zero sono gli elementi fondamentali per chi vorrà investire a Cagliari. «Il secondo passo sarà la ricerca di un nuovo terminalista», riprende Zonca: «Per questo serve un sostegno all' **Autorità portuale** dai ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo economico. Uno scouting internazionale supportato dal Governo». Intanto i sindacati hanno avviato un dialogo con i parlamentari sardi. «Dobbiamo dare una scossa a questa situazione», dichiara Massimiliana Tocco, segretaria generale Filt Cgil Cagliari. «Al momento la crisi di Governo sta bloccando anche il tavolo delle trattative: non c' è nessuno che ci possa convocare. Nell' attesa facciamo pressioni, manifestando pacificamente la rabbia dei lavoratori, stanchi di aspettare». (fr. me.)



Porti: crisi Cagliari, "riprendere trattativa con Dubai"

Una trattativa con Dubai per provare a portare al porto industriale di Cagliari la Dp world, colosso dei trasporti che ha manifestato interesse per la Sardegna. È una delle proposte lanciate questa mattina durante un'assemblea sindacale sulle scalinate della basilica di Bonaria. "Dobbiamo cercare di capire - ha detto William Zonca della Uil - se esiste ancora l'interesse e cercare un contatto attraverso l'intermediazione del governo". Duecento lavoratori ex Cict, il vecchio terminalista, ancora in cassa integrazione, aspettano. Ma, schierati sulla scalinata, hanno mostrato cartelli molto chiari: "siamo stanchi di aspettare", "basta promesse", "vergognatevi", "vogliamo lavorare". E il porto canale in uno striscione lo chiamano ormai "morto canale". Presenti anche i rappresentanti di Cisl Corrado Pani e di Cgil Massimiliana Tocco. Il fallimento della prima call culminata con il rigetto della domanda dell'unico candidato, l'anglo-olandese Pifim, ha gelato i lavoratori. E ora le possibili soluzioni sono tre: il sondaggio sull'interesse di Dp World, una nuova "chiamata" per una nuova gara e l'istituzione di un'agenzia per il sostegno anche economico dei lavoratori portuali in difficoltà. Ora gli operatori sono disperati: "Così non possiamo andare avanti - hanno detto - così ci stanno rubando la dignità". I lavoratori sono pronti a manifestazioni di protesta per chiedere risposte e tenere "calda" la vertenza: sono state ipotizzate tappe davanti alla sede di rappresentanza della Presidenza della Regione, Villa Devoto, e davanti alle sedi dell' **Authority** dei porti e del Consorzio industriale Cacip.



Porto Canale, un' assemblea a Bonaria: "Riprendere la trattativa con Dubai"

Una trattativa con Dubai per provare a portare al porto industriale di Cagliari la Dp world , colosso dei trasporti che ha manifestato interesse per la Sardegna. È una delle proposte lanciate questa mattina durante un' assemblea sindacale sulle scalinate della basilica di Bonaria . "Dobbiamo cercare di capire - ha detto William Zonca della Uil - se esiste ancora l' interesse e cercare un contatto attraverso l' intermediazione del Governo". Duecento lavoratori ex Cict, il vecchio terminalista, ancora in cassa integrazione, aspettano. Ma, schierati sulla scalinata, hanno mostrato cartelli molto chiari: "siamo stanchi di aspettare" , "basta promesse", "vergognatevi", "vogliamo lavorare". E il Porto canale in uno striscione lo chiamano ormai "morto canale ". Presenti anche i rappresentanti di Cisl, Corrado Pani , e di Cgil, Massimiliana Tocco . Il fallimento della prima call culminata con il rigetto della domanda dell' unico candidato, l' anglo-olandese Pifim , ha gelato i lavoratori. LEGGI ANCHE: Porto canale, la protesta dei lavoratori: 'Deiana dell' Authority si deve dimettere' E ora le possibili soluzioni sono tre: il sondaggio sull' interesse di Dp World, una nuova "chiamata" per una nuova gara e l' istituzione di un' agenzia per il sostegno anche economico dei lavoratori portuali in difficoltà. Ma ora gli operatori sono disperati: "Così non possiamo andare avanti - hanno detto - così ci stanno rubando la dignità ". I lavoratori sono pronti a manifestazioni di protesta per chiedere risposte e tenere 'calda' la vertenza: sono state ipotizzate tappe davanti alla sede di rappresentanza della Presidenza della Regione, Villa Devoto , e davanti alle sedi dell' Authority dei porti e del Consorzio industriale Cacip .



Mit: in Sicilia dimezzati gli spostamenti per lavoro. Non solo smart working, effetti anche da licenziamenti e chiusure

Come cambia la mobilità durante la pandemia

Azzerata la domanda dei passeggeri del settore crocieristico presso le Autorità siciliane di sistema portuale

PALERMO - Il 2020, l'annus horribilis per eccellenza, ha fatto patire anche il sistema dei trasporti. Il ministero dell'Interno con il secondo numero del report "Osservatorio sulle tendenze di mobilità durante l'emergenza sanitaria del Covid 19" ha messo in luce i duri colpi incassati dal settore, al fine di monitorare evoluzioni ed esigenze, ma anche per pianificare e gestire al meglio gli investimenti nelle infrastrutture e nei servizi di trasporto. I licenziamenti e alla minore offerta di lavoro. In particolare, gli spostamenti per motivi di lavoro si sono letteralmente dimezzati nel periodo marzo-dicembre, con picchi negativi durante la prima settimana di giugno e la seconda settimana di dicembre (in entrambi i casi -60%). Nel mese di agosto, invece, è stato possibile osservare un incremento quasi pari al 300% degli spostamenti verso le località balneari. Un profondo rosso ha caratterizzato anche il settore crocieristico: infatti, le autorità del sistema portuale dello Stretto, della Sicilia occidentale e della Sicilia orientale hanno subito un azzeramento della domanda da parte dei passeggeri nel periodo compreso tra aprile ed agosto, parimenti rispetto a quanto osservato da tutte le autorità di sistema portuale italiane. Va relativamente meglio sul piano trasporto merci: in questo caso, l'autorità del sistema portuale della Sicilia occidentale è una delle poche a livello nazionale a registrare incrementi (con un aumento del 28% di tonnellate di merci transitate a settembre e ottobre rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente); mentre le Autorità del sistema portuale della Sicilia orientale e dello Stretto hanno incassato notevoli perdite tra maggio e ottobre (in media rispettivamente -35% e -30%, un barlume di speranza per l'Adsp dello Stretto che nel mese di ottobre registra il primo incremento dopo otto mesi di perdite pari al +58% di tonnellate di merci transitate sul 2019).



Tassazione UE: rompere il muso al mostro kraken

ROMA Sarà la Corte di Giustizia dell'UE a dare una risposta definitiva alla dibattuta tesi della tassazione delle **AdSP** italiane come se fossero vere e proprie SpA? Mentre il nostro parlamento continua la tragicommedia del governo che non c'è, dalla commissione europea si ribadisce che l'adeguamento fiscale chiesto all'Italia dovrà essere ratificato non oltre il prossimo gennaio 2022. L'Italia nel frattempo deve riferire che cosa sta facendo per adeguarsi. Ma la battaglia ingaggiata dal cluster portuale italiano contro il kraken nell'immagine ci scherziamo sopra con Braccio di Ferro, ma è una cosa seria non sembra avere sufficienti riflessi nelle azioni di Roma. Il kraken, raffigurato come un gigantesco polpo o calamaro in grado di trascinare sul fondo una nave appartiene alla mitologia nordica, anche se di attacchi di calamari giganti a barche o navicelle c'è una buona documentazione. Nel nostro caso il kraken è la raffigurazione mostruosa e del tutto irrealistica di una burocrazia finanziaria della UE che, non considerando le profonde diversità giuridiche esistenti tra i porti del Nord Europa, valuta la non tassazione delle **AdSP** come aiuti di Stato. Quali reali possibilità ci sono per l'Italia di scappare alla trappola? Se n'è parlato a lungo come già abbiamo riferito nei giorni scorsi con una nota di Assiterminal in un webinar di alto livello della stessa Assiterminal, dal quale però sono scaturite più preoccupazioni che rassicurazioni. E in tempi come questi, con le incertezze ancora irrisolte sulle scadenze dei presidenti di molte **AdSP**, la riforma Delrio della riforma 84/94 ancora a metà del guado, l'impennata dei noli con il cartello dei vettori e i cento problemi legati ai lavori urgenti ancora totalmente addormentati (una frettolosa nomina dei commissari è rimasta ad momento solo una buona intenzione) anche la minaccia delle tasse sulle **AdSP** certo non aiutano a dar serenità al comparto. Come ha detto nel webinar il presidente di Assiterminal Luca Becce, non si è riusciti ancora a risolvere la logica di sistema delle **AdSP** che era nella riforma Delrio ma è rimasta bloccata. E c'è anche chi ha ricordato, come il docente di diritto marittimo professor Stefano Zunarelli nello stesso webinar Che l'incertezza sul piano giuridico è tra le realtà italiane che più ci spaventano. Ora si parla già di ricorsi al tribunale dell'Aja (o anche alla Corte di Giustizia europea, come ha suggerito Davide Maresca). Ma il kraken per ora sembra vincerla sul pur volenteroso Braccio di Ferro italiano



Shipping Italy

Focus

Contributo authority dei trasporti: dal Consiglio di Stato una buona e una cattiva notizia per gli operatori portuali

Contributo a cura di avv. Davide Magnolia ** Lca Studio Legale Il Consiglio di Stato, con la sentenza n. 926 del 01.02.2021, ha rigettato l'appello formulato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (semplicemente ART o Autorità) in relazione al contributo richiesto agli operatori terminalisti per l'annualità 2015. Tale pronuncia ha confermato la decisione di primo grado n. 288/2018 emessa dal TAR Piemonte, che aveva stabilito come le imprese esercenti l'attività di terminalisti portuali non potessero annoverarsi tra gli operatori concretamente coinvolti dall'azione regolatoria dell'Autorità e, di conseguenza, non fossero ricompresi tra i soggetti passivi del contributo in esame. E' necessario, preliminarmente, fare un passo indietro. Ad inizio anno il Consiglio di Stato, con una serie di sentenze dalla portata sicuramente innovativa (in particolare si segnala la numero 132 del 2021), aveva affermato il principio secondo cui gli operatori economici operanti nel Settore del trasporto erano tenuti al versamento del contributo per il funzionamento dell'ART Solo a partire dall'annualità 2019. Questo perché fino al 2018 (e in particolare fino alla modifica legislativa apportata con il D.L. 109 del 2018, il

c.d. Decreto Genova) i vettori marittimi, aerei, gli autotrasportatori, gli operatori della logistica e i terminalisti portuali (soggetti che rientravano a pieno diritto all'interno della macrocategoria operatori economici operanti nel settore del trasporto introdotta proprio dal Decreto Genova) non erano tenuti al pagamento della contribuzione ART in quanto venivano considerati meri beneficiari della regolazione e non destinatari diretti di obblighi conformativi. In estrema sintesi, fino all'esercizio finanziario 2018, la contribuzione era in carico unicamente ai soggetti gestori delle infrastrutture; successivamente l'obbligazione è stata estesa anche agli operatori economici. Ad oggi, dunque, i gestori delle infrastrutture e gli operatori economici non sono più due figure distinte ai fini della contribuzione ART essendo confluiti all'interno della macrocategoria unitaria degli operatori economici operanti nel settore del trasporto. La sentenza in commento, che si pone in soluzione di continuità con tale principio, offre due interessanti spunti di riflessione. Un primo spunto riguarda il presupposto contributivo e in particolare il momento in cui l'esercizio delle competenze delle attività previste dalla legge in capo all'ART possa ritenersi concretamente avviato. Il Consiglio di Stato, con una affermazione non del tutto condivisibile che darà sicuramente adito a critiche e successive censure, ha ritenuto che le attività preparatorie ed istruttorie costituiscano di per sé una manifestazione della funzione regolatoria stessa. Tradotto, l'ART avrebbe diritto a richiedere la contribuzione anche qualora avesse avviato un procedimento conclusosi senza l'adozione di alcuna misura regolatoria. Secondo il Consiglio di Stato, ai fini dell'integrazione del presupposto contributivo, sarebbe dunque sufficiente l'avvio del relativo procedimento con lo svolgimento di attività meramente preparatorie ed istruttorie, a prescindere dalla successiva adozione dell'atto di regolamentazione. Il secondo spunto di riflessione riguarda i soggetti passivi del contributo che, calato nel contesto, si traduce nella determinazione del perimetro delle attività tipiche degli operatori terminalisti. Nel caso di specie, infatti, l'ART aveva giustificato la richiesta contributiva sostenendo di aver dettato una regolazione del servizio di manovra ferroviaria (sia primaria che secondaria) che avrebbe interessato direttamente i numerosi operatori terminalisti siti nei comprensori regolati e collegati all'infrastruttura ferroviaria. Secondo il Consiglio di Stato il soggetto passivo dell'obbligazione contributiva deve individuarsi non già tra coloro che siano meramente interessati o beneficiati dalla regolamentazione



bensì nell'operatore sottoposto concretamente alla funzione regolatoria svolta dall'Autorità. Nel caso di specie la regolamentazione del servizio di manovra ferroviaria si traduce nell'imposizione di misure di regolazione a carico del



Shipping Italy

Focus

solo gestore dell'infrastruttura della rete ferroviaria e, pertanto, del soggetto incaricato della realizzazione della manutenzione e della gestione in sicurezza della circolazione. Tali compiti non sono sovrapponibili alle operazioni portuali di cui all'art. 16 Legge n. 84/1994, suscettibili invece di tradursi nella movimentazione della merce nell'area portuale. Perché dunque una regolamentazione sia riferibile ai terminalisti portuali, deve applicarsi ai servizi tipicamente erogati da questi ultimi, incidendo, dunque, su attività esercitabili dalla generalità degli operatori identificati in ragione dell'appartenenza alla relativa categoria economica. In sostanza, i presupposti dovranno essere, da un lato, che l'attività regolatoria ricada nel perimetro di competenza dell'operatore terminalista e, dall'altro, che effettivamente incida sulla stessa. La circostanza quindi che un operatore terminalista, da un lato, svolga operazioni e servizi portuali, e dall'altro possa assumere (anche) la responsabilità della gestione di impianti di servizio o della prestazione di servizi in favore delle imprese ferroviarie e in tale qualità sia sottoposto a una regolamentazione dell'Autorità, non significa che si sia in presenza di funzioni regolatorie tipicamente incidenti sui terminalisti portuali. In questa prospettiva l'ART, per fondare la propria pretesa contributiva nei confronti dell'operatore terminalista, dovrà provare, in concreto, lo svolgimento di attività di servizio in favore delle imprese ferroviarie. Questa sentenza, se da un lato estende in maniera poco convincente anche alla mera attività preparatoria l'arco temporale di attività rilevante dell'ART ai fini dell'applicazione del contributo, dall'altro segna sicuramente un punto in favore della categoria degli operatori terminalisti che, anche in relazione alle future richieste, potranno far valere e rivendicare la loro autonomia (ontologica e funzionale) rispetto agli interventi operati in concreto dall'Autorità nel settore ferroviario o, comunque, in settori differenti dal (ancorché collegati al) mercato delle operazioni e dei servizi portuali.

«I porti italiani? Giusto siano pubblici, ma tornino ad ascoltare le aziende» / INTERVISTA

Genova - Alessandro Santi, presidente di Federagenti, l'associazione degli agenti marittimi italiani, pensa che l'arrivo di un nuovo governo sia l'opportunità per mettere sul tavolo una serie di istanze che possano servire a raccordare meglio il rapporto tra pubblico e privato all'interno dei porti italiani. Da cosa nasce questa esigenza? «Dal fatto che a oggi gli strumenti messi a disposizione dalla riforma della legge portuale del 2016 non hanno del tutto funzionato. I comitati di gestione, che hanno sostituito i vecchi comitati portuali, all'interno dei quali erano rappresentate anche le categorie dell'utenza portuale, sono per loro natura strutture di natura politica, all'interno delle quali il privato non trova e non può trovare collocazione». Ma la legge prevede comunque dei momenti di confronto tra pubblico e privato nella gestione portuale «Sì, abbiamo fatto l'esperienza dei tavoli di partenariato, che però si sono dimostrati sostanzialmente insufficienti: vengono convocati con funzione consultiva, e limitatamente ad alcune istanze. Invece a mio parere il ruolo dei privati dovrebbe incidere di più, anche sugli investimenti».

Ma la riforma ha ancora un senso, o servirebbe un intervento più radicale, ad esempio trasformando i porti in società private? «Sotto questo profilo credo che la natura giuridica delle Authority in Italia sia funzionale a come sono organizzati i nostri porti, che a differenza delle grandi realtà del Nord Europa, sono inseriti in un contesto non solo in un contesto economico-industriale, ma anche sociale, e questo è un fattore importantissimo. Di qui la necessità di mantenere comunque un loro natura pubblica. Credo che l'Italia dovrebbe affermare con chiarezza questo principio, anche in sede europea: questo forse potrebbe essere di aiuto pure nella controversia con la Commissione europea relativamente alla questione delle esenzioni fiscali di cui beneficiano oggi le Autorità di sistema portuale». E il contributo dei privati quale sarebbe? «La nostra federazione rappresenta circa 500 aziende, che lavorano in tutti i 144 porti italiani. L'idea non è quella di indirizzare la politica delle Authority, ma poter avere un confronto sistematico con gli enti, specie su alcuni temi su quali potremmo dare un contributo significativo e sui quali abbiamo bisogno che l'amministrazione agisca presto». Come le infrastrutture? Non c'è il rischio che ognuno vada a portare l'acqua al suo mulino perdendo di vista l'ottica nazionale? «No, il tema infrastrutture va certamente ponderato a livello nazionale, anche tenendo conto del fatto che esistono oggi strumenti di analisi sull'efficacia che se usati correttamente sono in grado di indirizzare gli investimenti in maniera coerente. Io invece mi riferivo invece a due punti fondamentali, che sono sburocratizzazione e digitalizzazione. È impensabile che oggi ogni porto abbia un suo specifico interfaccia digitale con l'utenza, e soprattutto che una norma nazionale possa essere declinata in maniera diversa a seconda dello scalo. Questi sono gli elementi che fanno perdere reale competitività al nostro sistema, e su cui i privati potrebbero andare in aiuto se esistesse una sistematicità nei rapporti con le istituzioni che governano i porti». I dati dell'agenzia regionale veneta per l'ambiente hanno rivelato che nel 2020 l'aria a Venezia è stata più inquinata rispetto agli anni precedenti. Una vittoria, per chi come lei, agente marittimo veneziano, ha sempre sostenuto la necessità di portare le grandi navi da crociera in Laguna «No mi creda, nessuna vittoria: è stato solo dimostrato quello che abbiamo sempre detto, cioè che il contributo alle emissioni inquinanti delle navi da crociera a Venezia è del tutto residuale. Il grosso delle emissioni viene dalle abitazioni, dal trasporto locale. Credo sarebbe necessario il ritorno delle navi da crociera, per garantire che almeno una piccola quota di turismo, controllato e in sicurezza».



Brexit, è corsa per 10 porti franchi

Intanto gli autotrasportatori di Rha denunciano: export crollato del 68 per cento

ALBERTO GHIARA GENOVA. Sono arrivate fra 30 e 40 offerte per creare nuovi freeport in Regno Unito, una possibilità pensata dal governo come compensazione alle perdite previste con la Brexit. In palio ci sono dieci concessioni, di cui sette in Inghilterra, una in Galles, una in Scozia e una in Irlanda del Nord. Concessioni ambite che hanno scatenato una vera e propria corsa, chiusa la scorsa settimana, almeno per quanto riguarda l'Inghilterra, con la scadenza per presentare le offerte. Galles e Irlanda del Nord non hanno ancora avviato la gara. Adesso le offerte arrivate per i siti inglesi verranno valutate dal governo e la risposta arriverà la prossima primavera. Proprio nei giorni scorsi gli autotrasportatori britannici hanno denunciato un crollo del 68 per cento delle esportazioni marittime verso l'Unione europea, un dato che però il governo ha contestato. Il Regno Unito ha avuto sette freeport fra il 1984 e il 2012, quando il governo conservatore li ha eliminati. I freeport britannici sono un tipo speciale di porto in cui non si applicano le normali regole fiscali e doganali. Possono essere aeroporti e porti marittimi, dove le importazioni possono entrare con documentazione doganale semplificata e senza pagare tariffe. Le aziende che operano in aree designate all'interno e intorno al porto possono produrre merci importando le materie prime e aggiungendo loro valore, prima di esportarle di nuovo senza dover pagare dazi e seguendo procedure semplificate. Se le merci dal freeport entrano nel Regno Unito, tuttavia, devono passare attraverso l'intero processo di importazione, incluso il pagamento di eventuali tariffe. Rispetto alle free zone, che sono simili, i freeport sono progettati per incoraggiare in modo specifico le imprese che importano, manipolano e quindi riesportano merci. Quella dei freeport è un'iniziativa partita da Rishi Sunak, attuale cancelliere dello Scacchiere (corrispondente al ministro delle Finanze) del governo di Boris Johnson. Sunak ritiene che questo strumento possa creare piattaforme nazionali per il commercio e fare da turbina per accelerare la ripresa economica del Regno Unito. Tuttavia, secondo quanto riporta il Financial Times, l'iniziativa ha ricevuto anche critiche e reazioni di scetticismo. In particolare gli operatori sarebbero preoccupati del fatto che possano provocare uno spostamento di investimenti da una località a un'altra, senza generarne di nuovi. Preoccupazioni simili sono alla base del ritardo del Galles nel portare avanti l'iniziativa. Inoltre, il quotidiano della City segnala come un recente rapporto del Parlamento europeo riferisca del rischio di evasioni fiscali e di riciclaggio di denaro sporco all'interno dei porti franchi, categoria in cui rientrano i freeport britannici. Il rapporto dell'Unione europea fa il caso di un porto franco in Lussemburgo diventato deposito di opere d'arte di alto valore. La speranza del governo britannico è legata ai timori sui contraccolpi della Brexit sull'economia nazionale. Le prime settimane dell'uscita del Paese dall'Unione hanno provocato code di automezzi alle frontiere marittime. Per un certo periodo, imprese come la tedesca Dbs Schenker hanno addirittura interrotto le spedizioni dall'Europa continentale verso il Regno Unito. L'effetto è stato quantificato dalla Road haulage association (Rha) con un calo drammatico delle esportazioni. L'associazione ha elaborato la stima consultando i suoi membri internazionali e ricordato gli appelli andati inascoltati, fra cui quello sul numero degli agenti doganali addetti a addetti ai controlli per l'export: sono 10.000, ma la Rha ne aveva chiesti 50.000. Un altro dato sottolineato dal direttore della Rha, Richard Burnett, è che, accanto al calo delle esportazioni, il 65-75% degli automezzi che arrivano dall'Ue devono tornare indietro vuoti, a causa delle merci bloccate dalla burocrazia in Gran Bretagna.



