



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 12 febbraio 2021**



Prime Pagine

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

Primo Piano

11/02/2021	Affari Italiani Enel x, con Legambiente uno studio per decarbonizzazione settore marittimo	25
11/02/2021	Ansa Innovazione, rinnovabili, lotta inquinamento, ecco porti verdi	28
12/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 2 Porti e trasporti, rivoluzione "verde"	29

11/02/2021	Informare		30
Studio di Enel X e Legambiente per accelerare la decarbonizzazione del settore marittimo			
11/02/2021	Key4Biz	Redazione Key4biz	31
La decarbonizzazione delle infrastrutture portuali, sei azioni chiave			
11/02/2021	La Nuova Ecologia		34
Nata Nel È La Voce Storica Dell' Informazione Ambientale In Italia. Vedi Qui La Voce Sulla Wikipedia			
Porti verdi, la road map per la decarbonizzazione del trasporto marittimo			
12/02/2021	La Nuova Sardegna	Pagina 9 FAUSTO GASPARRONI	37
Anche i porti diventano "green"			
11/02/2021	larepubblica.it		39
Porti verdi, la rotta verso uno sviluppo sostenibile			
11/02/2021	quotidianodisicilia.it	redazione	41
Crisi climatica, urge una svolta verde nel settore dei trasporti marittimi			
11/02/2021	Ship Mag		44
Porti verdi, Enel X e Lagambiente indicano la rotta verso uno sviluppo sostenibile / Il rapporto			
11/02/2021	TeleBorsa		45
Porti verdi, la rotta verso uno sviluppo sostenibile			
11/02/2021	The Medi Telegraph		47
Porti sostenibili, accordo Enel-Legambiente			
11/02/2021	TrendOnline		49
Enel - Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile			

Trieste

12/02/2021	Il Piccolo	Pagina 2 MARCO BALLICO	52
Dai treni all' occupazione Le richieste al Governo del Friuli Venezia Giulia			
11/02/2021	FerPress		54
La crescita dell' export cinese, gli scenari dei traffici internazionali e il Porto di Trieste in un webinar			
11/02/2021	Informare		55
Incontro del Propeller Club di Trieste sulle conseguenze della pandemia sui traffici internazionali			
11/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	56
Porto di Trieste e traffici internazionali			
11/02/2021	Primo Magazine	GAM EDITORI	57
La crescita dell'export cinese, i traffici internazionali e Trieste			

Venezia

12/02/2021	Il Sole 24 Ore	Pagina 8 Jacopo Giliberto	58
Il Mose ora funziona: 20 salite, nuova governance, tagliati i costi			
12/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17 ALBERTO VITUCCI	60
Spitz contro Zincone: «Così non va E al Mose metta un suo delegato»			
12/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 17	61
Porto, indicati i membri del comitato di gestione			
12/02/2021	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 25 GIANNI FAVARATO	62
Rischio inquinamento dopo il cedimento della banchina Edison			
12/02/2021	Il Gazzettino	Pagina 36 ELISIO TREVISAN	63
Pilota rimane schiacciato contro una nave in rada			

Savona, Vado

12/02/2021	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 37	64
Compagnia portuale Pippo Rebagliati "Con il Covid persi 5 mila giorni di lavoro"			

12/02/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 37	ELENA ROMANATO	65
<hr/>			
12/02/2021	La Stampa (ed. Savona) Pagina 39		67
<hr/>			

Genova, Voltri

12/02/2021	Il Sole 24 Ore Pagina 23		68
<hr/>			
12/02/2021	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 11		69
<hr/>			
11/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	70
<hr/>			
11/02/2021	Genova24	Redazione	71
<hr/>			
12/02/2021	Il Secolo XIX Pagina 34	MARCO GRASSO	72
<hr/>			
12/02/2021	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 8		73
<hr/>			
11/02/2021	BizJournal Liguria		74
<hr/>			
11/02/2021	Genova24	Redazione	75
<hr/>			
11/02/2021	Informare		77
<hr/>			
11/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	78
<hr/>			
11/02/2021	Telenord		80
<hr/>			
11/02/2021	Genova24	Redazione	82
<hr/>			
11/02/2021	Shipping Italy		84
<hr/>			

La Spezia

12/02/2021	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 26	SONDRA COGGIO	85
<hr/>			
11/02/2021	Citta della Spezia		86
<hr/>			
12/02/2021	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 42		88
<hr/>			

Ravenna

12/02/2021	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 5		89
<hr/>			
11/02/2021	Messaggero Marittimo	Redazione	90
<hr/>			

Marina di Carrara

12/02/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 40	91
Integriamo il porto con tutta la città		
12/02/2021	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 48	92
Italia nostra: «Una follia costruire un' altra banchina»		
12/02/2021	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 28	93
Italia Nostra e la "follia" dell' allargamento del porto		

Livorno

11/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	95
Salveti: "Insieme per effetto moltiplicatore sulla città"			
11/02/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	96
Livorno alla sfida delle grandi navi			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

12/02/2021	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 42	97	
Porto, commozione e ricordo degli esuli			
11/02/2021	Ansa	98	
Foibe, manifestazione al porto di Ancona			
11/02/2021	Centro Pagina	<i>Redazione</i>	99
Al porto di Ancona la commemorazione per i martiri delle Foibe			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

12/02/2021	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	100
Autorità portuale è Riso il segretario		
12/02/2021	La Provincia di Civitavecchia Pagina 2	101
Paolo Riso torna a Molo Vespucci: è il nuovo segretario generale dell'ente		
11/02/2021	CivOnline	102
Adsp, Paolo Riso nuovo segretario generale		
11/02/2021	CivOnline	103
Adsp, Ugl: bene la nomina di Paolo Riso		
11/02/2021	Corriere Marittimo	104
Civitavecchia - Paolo Riso, nuovo segretario generale dell'AdSP		
11/02/2021	FerPress	105
AdSP Mar Tirreno centrale: insediato il nuovo comitato di gestione. Paolo Riso Segretario Generale		
11/02/2021	Informare	106
Paolo Riso nominato segretario generale dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale		
11/02/2021	Informazioni Marittime	107
Paolo Riso segretario generale del porto di Civitavecchia		
11/02/2021	La Provincia di Civitavecchia	108
Adsp, Paolo Riso nuovo segretario generale		
11/02/2021	La Provincia di Civitavecchia	109
Adsp, Ugl: bene la nomina di Paolo Riso nuovo segretario generale		

11/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	110
<hr/>			
11/02/2021	Port News	<i>di Redazione</i>	111
<hr/>			
12/02/2021	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	112
<hr/>			
11/02/2021	Sea Reporter		113
<hr/>			
11/02/2021	Ship Mag		114
<hr/>			
11/02/2021	Shipping Italy		115
<hr/>			
12/02/2021	Il Messaggero (ed. Latina) Pagina 40		116
<hr/>			

Napoli

11/02/2021	FanPage	<i>Pierluigi Frattasi</i>	117
<hr/>			
11/02/2021	Gazzetta di Napoli		118
<hr/>			

Bari

11/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	119
<hr/>			

Brindisi

12/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9		120
<hr/>			
12/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9		122
<hr/>			
12/02/2021	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 33		123
<hr/>			
11/02/2021	Brindisi Report		124
<hr/>			
11/02/2021	Il Nautilus	<i>Redazione</i>	125
<hr/>			
11/02/2021	Puglia Live		126
<hr/>			

Taranto

12/02/2021	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 8		127
<hr/>			
11/02/2021	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	128
<hr/>			

11/02/2021	Shipping Italy	129
<hr/>		
In allarme gli agenti marittimi del porto di Taranto		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

12/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	130
<hr/>		
Cgil, Cisl, Uil e Autorità portuale ragionano sul rilancio dello scalo		
12/02/2021	Il Quotidiano della Calabria Pagina 20	132
<hr/>		
I sindacati con il commissario		
11/02/2021	Reggio Tv	133
<hr/>		
Gioia Tauro. I sindacati incontrano Agostinelli: "Costruire una comunità portuale? Lavoriamoci assieme!"		<i>Redazione ReggioTV</i>
11/02/2021	Stretto Web	135
<hr/>		
I sindacati incontrano il Commissario dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro Ammiraglio Agostinelli		

Cagliari

12/02/2021	L'Unione Sarda Pagina 21	137
<hr/>		
Le uscite in barca con il defibrillatore		
11/02/2021	FerPress	138
<hr/>		
Porto canale: Zedda, fronte comune tra Istituzioni, sindacati e lavoratori per il rilancio dello scalo		

Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni

12/02/2021	Gazzetta del Sud Pagina 21	139
<hr/>		
Ex Teatro in Fiera, riqualificazione al via		
12/02/2021	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 25	140
<hr/>		
Consigliere positivo Il Comune off-limits		

Focus

11/02/2021	Shipping Italy	141
<hr/>		
Il ricorso a Bruxelles sulla tassazione delle AdSP tra i temi della prima Giunta 2021 di Confetra		
11/02/2021	Informare	142
<hr/>		
L' istituzione di un Ministero della Transizione Ecologica? Positiva solo se promuoverà lo sviluppo		
11/02/2021	Messaggero Marittimo	143
<hr/>		
Ministero della Transizione Ecologica		<i>Redazione</i>
11/02/2021	Primo Magazine	144
<hr/>		
La logistica europea sul Recovery and Resilience Facility		<i>GAM EDITORI</i>
11/02/2021	Shipping Italy	145
<hr/>		
Consiglio di Stato: i terminalisti vincono contro ART. Ma la questione è più complessa / L'intervento		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



Il giallo
Springsteen ubriaco
Sospeso lo spot
di **Fabio Cutri**
a pagina 39



Ginecologo morto a Milano
I soldi e quel treno mai preso
Tutti i misteri di un suicidio
di **Giuseppe Guastella**
a pagina 23



Perché è decisiva

GIUSTIZIA LA RIFORMA MAIFATTA

di **Ernesto Galli della Loggia**

Una delle questioni che probabilmente verranno tra le prime nell'agenda del nuovo governo sarà quella della giustizia. Dalla sua soluzione dipendono infatti molte cose certamente importanti — la rapidità nell'attribuzione degli appalti nonché dell'esecuzione dei lavori pubblici, la ripresa degli investimenti stranieri, la durata dei processi in virtù della regolamentazione dell'istituto della prescrizione — ma una più importante di tutte: la fiducia dei cittadini nella legge e nello Stato di diritto. Una fiducia da anni ridotta ai minimi termini non solo a causa dell'andamento della giustizia penale, con la spaventosa durata della carcerazione preventiva spesso destinata a concludersi con un'assoluzione, ma specialmente del contrasto permanente tra magistratura e politica con il reciproco effetto di reciproca delegittimazione che ciò comporta.

Il punto cruciale è proprio questo contrasto permanente: anche perché alla fine l'assetto della giustizia dipende in ultim'analisi dalle leggi che regolano la materia, e le leggi come è noto le fa la politica.

Considerati in termini di puri rapporti di forza l'attuale rapporto tra magistrati e politici non è un rapporto tra eguali. Infatti i primi hanno in ogni momento il potere di mettere sotto accusa questo o quel politico per una delle migliaia di possibili infrazioni alla miriade di leggi esistenti nel nostro Paese.

continua a pagina 28

Il nuovo esecutivo Il premier incaricato salirà forse già oggi al Quirinale con i nomi dei ministri

Draghi alla stretta finale

Su Rousseau il 59,3% per il governo. Di Battista lascia: mi faccio da parte

di **Marco Imarisio**
e **Francesco Verderami**

Via libera anche dal M5S, Mario Draghi è dunque pronto a sciogliere la riserva. Già oggi il presidente incaricato potrebbe salire al Quirinale con la lista dei ministri. Sulla piattaforma Rousseau ha votato per il sì all'ex governatore della Bce il 59,3%. Ma Alessandro Di Battista strappa e annuncia che lascerà il movimento. Dal Pd è arrivato un sì unanime al nuovo governo. Il leader leghista Matteo Salvini fa sapere di essere pronto a ricoprire il ruolo di ministro.

da pagina 2 a pagina 11

GIANNELLI



LA PIATTAFORMA

IL COMMENTO

Il sì dei partiti fragili

di **Massimo Franco**

La pantomima grillina è stata archiviata. E può prendere forma il «governo dei due presidenti».

continua a pagina 4

INTERVISTA CON CASALEGGIO

«Ora niente arroganza»

di **Emanuele Buzzi**

«Ora chi guida l'azione politica del M5S dovrà farlo senza arroganza» spiega Davide Casaleggio.

a pagina 6

FILM SUL DISSIDENTE UCCISO

Il ricatto dei soldi e la verità che manca su Khashoggi

di **Roberto Saviano**



Per cosa viviamo? Per i soldi. Il senso di tutto dove lo troviamo? Nei soldi. Cosa rende l'orrido bello, l'ingiusto giusto, lo scostante amichevole, accogliente il respingente? I soldi.

continua a pagina 17

LO SCRITTORE E STORICO

Grave Manfredi finito in coma per il monossido

di **Rinaldo Frignani**



Lo scrittore e storico Valerio Massimo Manfredi è stato trovato privo di sensi in un appartamento di Roma. Forse una intossicazione da monossido. Con lui una scrittrice, anche lei grave.

a pagina 25

LA CONSULTA

«Il cognome paterno non sia automatico»

di **Virginia Piccolillo**

Il cognome paterno ai figli? Un «retaggio patriarcale» che deve finire e necessita di un intervento legislativo. «Non sia automatico». Questo l'esplicito invito della Corte Costituzionale.

a pagina 27

L'emergenza virus Prorogato lo stop. Ieri la riapertura del Duomo di Milano

Spostamenti vietati tra regioni fino al 5 marzo



Una visitatrice sulla terrazza del Duomo di Milano che ieri ha riaperto ai turisti: dal 5 novembre scorso l'ingresso nella cattedrale era consentito solo ai fedeli

Il mercato parallelo dei vaccini anti Covid

di **S. Ravizza** e **L. Salvia** a pagina 13

di **M. Guerzoni** e **F. Sarzanini**

Prorogato il divieto agli spostamenti tra tutte le regioni fino al 5 marzo.

Israele immunizzato, così calano i contagi

di **Giuseppe Remuzzi** a pagina 15

MONALDI & SORTI
DANTE di SHAKESPEARE
Amor ch'a nullo amato
romanzo
in libreria e in edicola SOLFERINO

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Vengo qui a lodare Vito Crimi, non a seppellirlo di permacchie come certi insensibilioni sui social. La formulazione furbetta del quesito grillino offerto in pasto alla democrazia diretta non è affatto farina del suo sacco. «Sei d'accordo che il Movimento sostenga un governo tecnico-politico: che preveda...» (segue lunga lista di meraviglie). Crimi, di suo, ci ha messo soltanto i «due punti» prima di un pronome, che la mia maestra di quinta elementare, donna all'antica, avrebbe suggerito di far precedere da una virgola. Quisquille, direbbe Totò, a cui qualcuno ha attribuito la paternità del testo. In realtà il vero autore è stato l'Emilio. E qui non si allude all'omonimo romanzo in cui Rousseau insegnava come educare i figli degli altri

Emilio Crimi

dopo avere mandato i suoi cinque all'orfantrotro (il minimo che potesse capitare a un tipo del genere era di dare il proprio nome a una piattaforma). L'Emilio ispiratore del quesito manipolatorio che ha spalancato a Draghi il portone di Palazzo Chigi è semmai Emilio Fede.

Molti anni fa, condusse un'edizione elettorale del Tg4 a urne ancora aperte, esordendo così: «Oggi è proibito parlare di politica. Quindi mi limiterò a dirvi, in modo oggettivo e cronistico, che nei seggi si può scegliere tra dare il proprio voto all'alleanza del benessere, liberale e democratica di Silvio Berlusconi oppure ai comunisti di Prodi e Rosy Bindi». Non fu capito fino in fondo. Come tutti i geni, era un precursore.

COALVI RAZZA PIEMONTESE
Coalvi

10212
9 771120 498008



Gentiloni: "Non interrompiamo le misure di sostegno come la Cig". Vuoi vedere che gli "incompetenti" di prima avevano ragione pure su bonus e "Sussidistan"?



Venerdì 12 febbraio 2021 - Anno 13 - n° 42
Redazione: via di Sant'Erasmus n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14 con il libro "L'uomo nero e le stragi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LA VERA STORIA

Il Recovery Plan è a buon punto, con 168 incontri



► CANNAVÒ A PAG. 6 - 7

BIG PHARMA E APPALTI

La Ue fa i vaccini in conto terzi: Italia tra gli ultimi

► VALENTINO A PAG. 10 - 11

IL CERCHIO SI STRINGE

Lega: il contabile Scillieri patteggia. Nei guai gli altri 2

► MILOSA A PAG. 9

TURBO-PROPAGANDA

Putin usa i russi come testimonial (a loro insaputa)

► IACCARINO A PAG. 18

» AUGURI ROSY BINDI

"A 70 anni dico al Pd che è tutto da rifare, subito"

► Antonello Caporale

Non esiste una vita vuota e una piena. Ogni periodo della nostra esistenza ha la sua storia. A me non è mancato niente ieri e sono molto contenta di quel che ho oggi. E in questo giorno festeggio il mio compleanno, ma soprattutto faccio memoria del mio maestro Vittorio Bachelet (assassinato proprio il 12 febbraio del 1980, ndr). Alla politica ho dato e ricevuto tanto".

A PAG. 8



Mannelli



PRIMO SCOGLIO I dem provano a disinnescare la mina di Iv&C.

Prescrizione: Draghi si lava le mani, Pd in aiuto al M5S

► Pronta a scattare la trappola sulla riforma Bonafede con l'emendamento della renziana Annibaldi al Milleproroghe. Ma in commissione i due gruppi hanno i numeri per bocciarlo

► SALVINI A PAG. 5



SÌ A DRAGHI VINCONO I GOVERNISTI E DI BATTISTA SALUTA

Insalata Rousseau
5 STELLE SPACCATI: 60 A 40



LE NOSTRE FIRME

- Padellaro Maggioranze linguistiche a pag. 5
- Mini L'algoritmo Draghi azzerata tutti a pag. 13
- Esposito Csm, Ermini incompatibile a pag. 13
- Gomez Mario, il Recovery e il Covid a pag. 13
- Mercalli I rischi del neoministero a pag. 7
- Paganini-Morelli Gli iscritti, orrore! a pag. 3



Vogliamo i competenti

» Marco Travaglio

S e prima bastava leggere i giornali per sapere che mai i poteri marci avrebbero consentito al governo Conte, il più "sociale" e lontano dalle lobby mai visto in Italia, di gestire 209 miliardi del Recovery Fund, ora basta leggere i giornali e vedere i talk show per sapere che cosa ci aspetta nei prossimi mesi. Non sono trascorsi 10 giorni dalla crisi di governo e tutti già fingono di dimenticare chi l'ha scatenata. Cianciano di "crisi di sistema", come se un bullo col 2% facesse capoluogo. Sproloquano di "fallimento della legislatura populista" e "vittoria dei competenti sugli incompetenti", come se prima del 2018 l'Italia fosse stata governata da competenti, come se dal 2018 a oggi fosse stata governata da incompetenti e come se ora l'indubbia competenza di Draghi (in fatto di economia e finanza, non di altro) si estendesse automaticamente a tutti i rami dello scibile umano e, per contagio, a tutti i suoi futuri ministri. Di cui nessuno sa ancora nulla, ma a cui tutti (salvo FdI), hanno già garantito la fiducia. Al buio. Uscendo dalle consultazioni con le mani alzate e le braghe calate. Ora che anche 6 iscritti su 10 dei 5Stelle si son bevuti la supercazzola di Grillo sul Superministero della Transizione Ecologica e hanno dato il via libera al suicidio del M5S, oggi sposo di B. dei 2 Matteo, sapremo finalmente tutto del governo che "salverà l'Italia". Poi magari scopriremo da chi ed a cosa, visto che abbiamo i contagi meno peggiori dei grandi Paesi Ue, la campagna vaccinale più efficiente d'Europa e un Recovery Plan depositato in Parlamento in attesa che chi l'ha sequestrato per cacciare Conte, incassato il riscatto, lo rilasci eviaggiando gli ultimi dettagli.

Noi, incompetenti come siamo, non abbiamo alcun titolo per suggerire alcunché. Ma, interpretando il desiderio dei tanti "colleghi" che si riempiono le boccucce a cul di gallina di "crisi di sistema", "discontinuità", "ritorno della competenza" e "nuova era", auspichiamo che Super Mario si sbarazzi al più presto di tutti i lasciti del Triennio dell'Incompetenza. E colmi il vuoto con i migliori scampoli di competenza del tempo che fu. Cestini il Recovery Plan di Conte e Gualtieri e lo rifaccia da capo, aggiungendovi - sicapisce - il mitico Mes. Cancelli brutture tipo Spazzacorrotti, Bloccaprescrizione, manette agli evasori, Reddito, di Dignità ecc. Ripristini il Jobs Act e la Buona scuola, rimpiazzando le incompetenti Caltfo e Azzolina con Fornero e Fedeli (falsa laureata, matematica prescindere). Riporci i parlamentari da 600 a 945 e restituisca loro i vitalizi. Licenzi Arcuri e Speranza col loro fallimentare piano vaccini, sostituendoli con Bertolaso e Nicole Minetti. Che è igienista dentale: più tecnica di così si muore.



il Giornale



VENERDÌ 12 FEBBRAIO 2021

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVIII - Numero 36 - 1.50 euro*

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

5 STELLE ESPLOSI E CONTENTI

DI BATTISTA SCAPPA

Il voto su Rousseau spacca il M5s: 59% a favore del governo Draghi (che oggi sale al Colle). Base furiosa, il ribelle strappa: inaccettabile

ALTA TENSIONE SUI MINISTRI, PARTITI NEL PANICO

di Francesco Maria Del Vigo

Alessandro Di Battista lascia il Movimento. Una ferita difficilmente curabile per Beppe Grillo. Perché incarnava lo spirito grillino più puro. È la prima stella cadente, l'inizio di una lunga e inevitabile notte di San Lorenzo.

con Di Sanzo e Marino alle pagine 2-3

DRAGHI E I PARTITI

LIBERTÀ VIGILATA, NON ERGASTOLO

di Alessandro Sallusti

L'ultimo miglio di una corsa è sempre il più insidioso e questo vale per Mario Draghi che, superato ieri lo scoglio del referendum grillino, ora deve mettere nero su bianco i nomi dei ministri e il contenuto del suo programma. Mi dicono che a Roma si vivano momenti di tensione, perché a poche ore dall'insediamento di un nuovo governo, dal presidente incaricato per la prima volta non è trapelata la benché minima indiscrezione sulla composizione della squadra di governo. Si inseguono voci frutto per lo più di autocandidature, ma nessuno ha ancora ricevuto la telefonata faticosa che lo sollecita a preparare il vestito buono per il giuramento.

Oggi probabilmente sapremo, ma non stiamo parlando solo di poltrone nel senso deteriorato del termine. Dalla lista dei nomi e dalla attribuzione a ognuno di un incarico specifico dipenderà infatti il tasso di gradimento sostanziale - quello formale lo diamo per scontato - dei partiti al governo. In questo momento Draghi può permettersi tutto o quasi tutto, ma siamo pur sempre in una Repubblica parlamentare dove il peso dei partiti e l'equilibrio tra i partiti giocano comunque un ruolo determinante soprattutto se parliamo di una larga maggioranza fatta di sensibilità assai diverse tra loro.

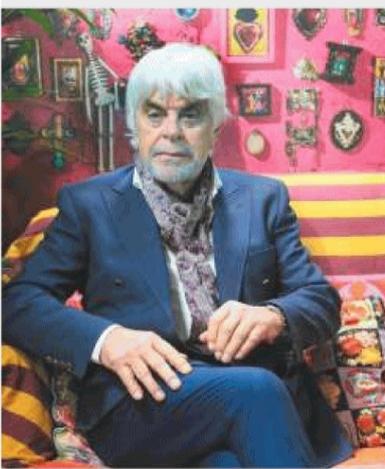
Paradossalmente la soluzione più indigesta alla politica - un governo di soli tecnici - sarebbe anche la più gestibile dai partiti, perché sgombrerebbe il campo da invidie e gelosie tra di loro e rivolte interne degli esclusi. È possibile appaltare all'esterno, cioè solo a tecnici non eletti, la più grande manovra economica della storia della Repubblica quale è l'utilizzo dei 209 miliardi in arrivo dall'Europa? La domanda non ha risposte certe e, per certi versi, la politica meriterebbe di essere lasciata sulla porta per l'incapacità che ha dimostrato negli ultimi anni. Ma, per inverso, escludere totalmente i partiti dalle decisioni strategiche è cosa che ha poco a che fare con la democrazia al di là delle loro colpe. Noi tutti, lo abbiamo ripetuto più volte, ci fidiamo di Draghi, ma perché la cosa funzioni ci vuole che almeno una parte di questa fiducia sia ricambiata. Diciamo, per capirci, che la soluzione migliore sarebbe quella di una «libertà vigilata», perché un eccesso di condanna non porta mai alla riabilitazione, semmai all'incattivimento e, alla prima occasione, alla reiterazione del reato. E di crisi di governo a tradimento in questa legislatura ne abbiamo già viste fin troppe.

LO SCRITTORE E STORICO ERA CON UNA COLLEGA

Manfredi in fin di vita per una fuga di monossido

Stefano Vladovich

a pagina 18



GRAVISSIMO Valerio Massimo Manfredi, 77 anni

LA BAMBINA PRODIGIO È SAVONESE

A 9 anni è la più veloce di tutti Sara batte il record under 20

Sergio Arcobelli

a pagina 29

ALESSANDRO SALLUSTI
 intervista LUCA PALAMARA
IL SISTEMA
 POTERE, POLITICA, AFFARI:
 STORIA SEGRETA DELLA
 MAGISTRATURA ITALIANA
 Rizzoli

LE ANALISI

Lega mina vagante del patto

di Adalberto Signore



CARROCCIO Matteo Salvini

Mario Draghi non ha ancora sciolto la riserva che già la futura maggioranza inizia a ballare. Niente di preoccupante, ci mancherebbe. Perché di screzi così se ne vedranno e tanti. Ma, di certo, è la cartina di tornasole di quanta calma e fatica dovrà dedicare (...)

segue a pagina 5

Il suicidio del Pd grillinizzato

di Vittorio Macioco

Dove finisce la sinistra? L'ultima grande inquietudine del Pd è questa. Non passa giorno che qualcuno non stia lì a segnare il confine. Ormai si è capito: Renzi sta al di là del perimetro, i grillini sono dentro.

Zingaretti parla dopo la direzione (...)



segue a pagina 3

PD Nicola Zingaretti

La strana vigilia a Bankitalia

di Augusto Minzolini



INCARICATO Mario Draghi

Sul marciapiede di via Nazionale, prima di imboccare l'ingresso di Palazzo Koch, incontra il pupillo di Mario Draghi, Fabio Panetta, in una pausa del colloquio che ieri il presidente del Consiglio incaricato ha avuto proprio con lui, membro del comitato esecutivo (...)

segue a pagina 9

REGIONI, VERSO IL NUOVO DECRETO: NIENTE SPOSTAMENTI FINO AL 5 MARZO

Focolai nelle scuole, è allarme varianti

Francesca Angeli e Stefano Zurlo

Varianti. Ora è questa la parola che spaventa: la capacità di mutazione del Covid e le sue varianti, come quella inglese, che possono essere più contagiose, più letali e soprattutto rendere le terapie e anche il vaccino, almeno parzialmente, meno efficaci. Ieri si è registrato un focolaio in un paio di scuole di Bollate, comune a Nord di Milano.

con Cuomo, Giannini, Mosseri e Sorbi
da pagina 10 a pagina 13

OPPOSTI IN LIBRERIA

Sfida tra ex pm: così Palamara batte Carofiglio

di Alessandro Gnocchi

a pagina 8

BATTAGLIA IN TRIBUNALE

Cognomi ai figli La Consulta cancella i padri

di Tony Damascelli

a pagina 18

IL GIORNO

VENERDÌ 12 febbraio 2021
1,50 Euro

Nazionale Lodi Crema Pavia

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Milano, settanta segnalazioni: cambiate le regole

**Ecco i furbetti del cashback
Benzinai presi d'assalto
con transazioni a ripetizione**

A.Gianni a pagina 14



Aveva la maglia dell'Atalanta

**Foto osé sui social
La squadra caccia
l'allenatrice tifosa**

Mola a pagina 15

ristora
INSTANT DRINKS

Sì a Draghi, 5 Stelle verso la scissione

Sulla piattaforma Rousseau il 59% approva l'abbraccio con Pd, Berlusconi e Lega. Di Battista: «Lascio il Movimento» Polemiche sul quesito. Attesa per oggi la lista dei ministri. Intervista a Salvini: «Bene l'ambiente, ma senza ideologie»

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

La metamorfosi dei grillini

**Cos'è rimasto
del partito
dei «diversi»**

Michele Brambilla

Sei d'accordo che il MoVimento sostenga un governo guidato da Dracula, già presidente dei banchieri europei, e che ci veda alleati - oltre che con il Pd, con Renzi e con quel Salvini che un anno e mezzo fa ha cercato di far cadere Conte - anche con lo Psiconano?». Ecco, immaginate come sarebbe finita la votazione sulla piattaforma Rousseau se il quesito posto agli iscritti al M5s fosse stato questo, anziché quello proposto ieri, dopo una mediazione non indolore, da Casaleggio: quesito che suggeriva il gradimento a un governo «che difenda i principali risultati raggiunti dal MoVimento». Per la cronaca, era Grillo a chiamare Dracula Draghi e Psiconano Berlusconi.

Continua a pagina 2

**RISTORATORI DI NUOVO SULLE BARRICATE: «DOMENICA FATECI LAVORARE»
RABBIA NELLE REGIONI A RISCHIO ARANCIONE. MA C'È CHI CHIEDE SEVERITÀ**



**LA GUERRA
DI SAN VALENTINO**

Passeri a pagina 9

DALLE CITTÀ

Focolaio alle porte di Milano

**Variante inglese:
chiuso tre scuole
a Bollate
Ora test a tappeto**

Guerci nelle Cronache

Modella morta investita dal treno

**Senza Lisa da 5 anni
«Chiediamo sicurezza
in tutte le stazioni»**

Vazzana nelle Cronache

Vigevano

**Camionista ucciso
Due in carcere
e prime ammissioni**

Servizi a pagina 17 e nelle Cronache



Roma, ricoverata anche una scrittrice sua ospite

**Fuga di gas in casa
Lo storico Manfredi grave**

Beltrame a pagina 21



Giampiero Mughini: basta sessuofobia

**«Larry Flynt e l'erotismo
Battaglia per la libertà»**

Jannello a pagina 19



Farmacia
SS. Annunziata*
1561
Firenze - Italy

**UN VIAGGIO
NELLA BELLEZZA
CHE VIVE DA OLTRE
460 ANNI**

www.farmaciasannunziata1561.it



Domani su Alias

APOCALYPSE INC. La finanza mette le mani sull'acqua che dall'inizio dell'anno è quotata in borsa. Si profila una speculazione suicida



Visioni

LARRY FLYNT Morto il magnate dell'editoria a luci rosse, fondatore di Hustler. Fra scandali e processi
Giulia D'Agnolo Vallan pagina 13



Cuba per «conto proprio»

L'AVANA Il governo: «Per il nuovo modello economico, sostenibile e socialista, serve più lavoro privato»
Roberto Livi pagina 16

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE
EURO 2,00

VENERDI 12 FEBBRAIO 2021 - ANNO LI - N° 36

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**AL GOVERNO,
DAI ROSPI
AI DRAGHI**

NORMA RANGERI

Con più di 70mila partecipanti al referendum sul governo Draghi, e un risultato che segna una spaccatura quasi a metà, con una possibile scissione dopo l'addio dell'oppositore Di Battista, la maggioranza degli attivisti del M5S dà il via libera. La partecipazione va rispettata, anche se avviene su una piattaforma screditata e poco trasparente. Parla di una forza che si interroga su un bivio così lacerante. È proprio questa divisione nella maggiore rappresentanza parlamentare, farà dormire somni meno tranquilli al futuro premier. Sono i dubbi e domande che hanno attraversato anche LeU perché sicuramente sedere accanto alla Lega e a Forza Italia è difficilmente digeribile. Problema che non hanno i renziani visto che è quel che volevano il distruttore e alcuni potenti settori dell'economia italiana e europea. Ma per chi ha sostenuto con determinazione il Conte2 e per come è "caduto" - una brutta, opaca operazione di potere - governare con i naturali avversari non è una prospettiva entusiasmante. Ma se sono forti le perplessità che hanno attraversato LeU e i 5Stelle (il Pd non se ne cura) paradossalmente, una mano a superarle l'ha data sicuramente Salvini che ha deciso di salire sul carro del vincitore con una vergognosa giravolta. In primo luogo sulle scelte antieuropeiste. Il passaggio di campo, sancito dal voto al parlamento europeo sul Recovery, ha motivazioni assai convincenti. Sulla lotta alla pandemia, la ripresa economica, l'occupazione, e i miliardi in arrivo, la Lega vuole mettere la sua bandierina. Tantopiù che il merito del punto in cui siamo oggi sui vari corni dell'emergenza, va dato al Conte2 e sarebbe un errore lasciar gestire ogni cosa alle forze più conservatrici e fascistolide del nostro paese. Per i partiti della precedente maggioranza, al di là dell'insopportabile pratica di ingoiare dopo i rospi anche i draghi, diventa quasi un obbligo partecipare al prossimo governo. Nella pur urticante condizione di tursarsi il naso di fronte a decisioni che lasciano poco spazio per scelte diverse. Ma c'è un altro elemento sul quale si dovrebbe ragionare. Quando Draghi avrà svolto i suoi compiti andremo al voto, e il centro-destra si presenterà compatto. Le forze democratiche potranno contrastare l'avversario solo se e come si diceva una volta, nella misura in cui, saranno in grado di affermare un fronte comune nei prossimi anni.



Con il 59,3% di Sì Grillo vince la sfida sulla piattaforma Rousseau ma il sostegno a Draghi spacca il Movimento. Di Battista lascia i 5 stelle. Sollievo nel Pd: «Salvata l'alleanza». Anche Leu verso l'ok. Forse già oggi il premier incaricato al Colle con la lista dei ministri **pagina 2,3**

Abbiamo un banchiere

PRIME GRANE ECONOMICHE PER IL FUTURO ESECUTIVO: LETTERA DEL COMMISSARIO AI DIPENDENTI

Alitalia a secco, a rischio gli stipendi

■ Prima emergenza economica per il nascente governo Draghi. Alitalia è senza soldi in cassa e il commissario Leogrande manda una lettera agli 11 mila dipendenti per spiegare come sia a rischio il pagamento degli stipendi di febbraio. Il problema sta nei nuovi criteri della

commissione Ue per il riconoscimento dei ristori Covid per le compagnie aeree. Il governo Conte aveva stanziato 350 milioni ma la commissaria Vestager - facendo leva sul fatto che in estate il lock down non c'è stato - ne riconosce solo 272. Il buco aggrava la situazione finanziaria della compagnia, in attesa di vendere gli asset alla newco Ita che la dovrà sostituire. Così sono a rischio gli stipendi di febbraio. Intanto Lega e Italia Viva criticano commissario e governo Conte per la gestione di Alitalia. E si candidano alla guida del Mise. **FRANCHI A PAGINA 5**

■ «È una sfida entusiasmante, l'orizzonte di nuovo tipo di sviluppo. Ed è un orizzonte reale: quando mai abbiamo avuto un'occasione così?». L'ex ministro Edo Ronchi vede nel super-ministero della Transizione ecologica la possibilità di una svolta nella politica ambientale italiana. **PASSERI A PAGINA 4**

L'EX MINISTRO EDO RONCHI Ambiente: sfida entusiasmante

■ «È una sfida entusiasmante, l'orizzonte di nuovo tipo di sviluppo. Ed è un orizzonte reale: quando mai abbiamo avuto un'occasione così?». L'ex ministro Edo Ronchi vede nel super-ministero della Transizione ecologica la possibilità di una svolta nella politica ambientale italiana. **PASSERI A PAGINA 4**

Internazionale
Oggi in edicola
Mario Draghi visto dalla stampa straniera
A grande richiesta

NORD-STREAM2
Scandalo a Berlino, c'è puzza di gas
Acquisto di gas liquefatto americano (estratto con la devastante tecnica del fracking) in cambio della fine delle sanzioni per il Nord-Stream2. A firmare la lettera, lo scorso agosto, il vicecancelliere Olaf Scholz, candidato Spd per il dopo Merkel, finito ora sulla graticola. CANETTA A PAGINA 7

L'incarico di governo
Per una politica senza consenso
Filippo Barbera **PAGINA 15**
Nel piano di resilienza
Ora una lenzuolata sui privilegi
Gaetano Lamanna **PAGINA 15**
L'esecutivo dei manager
L'impresa può tutto. Ma non è vero
Paolo Cacciari **PAGINA 14**

Lele Corvi
NON RIESCO A IMMAGINARE COSI' TANTE FIGURE DIVERSE AL GOVERNO
PENSA AL BAR DI GUERRE STELLARI!

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Sped. in abb. post. 2321/03
9 770235 215100





€ 1,20 ANNO CCXXX-N° 42 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/98

Fondato nel 1892



Venerdì 12 Febbraio 2021 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

Dramma a Roma
Intossicati dal gas gravissimi gli scrittori Manfredi e Prenner
De Risi e Mozzetti a pag. 15



La delusione in Coppa
Gattuso non rischia Napoli, una crisi che viene da lontano
De Luca e Taormina alle pagg. 16 e 17



Government Draghi, pochi politici

► Il premier incaricato punta a tecnici nei ministeri chiave, snobbate le richieste dei leader
► Voto M5S, il 59% dice sì. Di Battista: lascio il Movimento. E prova la scissione sovranista

Il leader e il Paese
I TRE RISCHI SULLA STRADA DELLE RIFORME

Alessandro Campi

Sulle capacità personali di Mario Draghi nessuno ha dubbi. Il suo curriculum è stato scetticato, alla ricerca di falle o punti deboli (che so, un master mai frequentato, una laurea honoris causa concessa dall'Università della Kamchatka, una pubblicazione a sedici mani sul "Liechtenstein Journal of Economics"). Niente da fare, tutto in ordine. Ha avuto una carriera impeccabile (e invidiabile), gode di grande credito internazionale.
Continua a pag. 35

Eredità Provenzano
SUD, LE MISURE DA SALVARE E DA CAMBIARE

Nando Santonastaso

Diciassette, intensi mesi di lavoro per il Sud e la Coesione territoriale raccontati sul sito del governo uscente. Un riepilogo dettagliato, e anche necessario, quello postato dal ministro uscente Peppe Provenzano, che dovrebbe tornare utile anche al nuovo esecutivo guidato da Mario Draghi, a prescindere o meno dalla presenza di un ministro per il Mezzogiorno nella sua squadra che va formando in queste ore.
Continua a pag. 35

Scarsa presenza di politici nel governo Draghi, soprattutto nei ministeri chiave dove la preferenza del presidente incaricato andrà ai tecnici. Snobbate le richieste dei leader dei partiti. Il voto degli aderenti al Movimento 5 Stelle, sulla piattaforma Rousseau: il 59% ha votato «sì» alla partecipazione al nuovo governo. Forte la reazione di Alessandro Di Battista, che in un video annuncia: «Lascio il Movimento». E prova la scissione sovranista.
Acquaviti, Gentili, Malfetano e Petrucci da pag. 2 a 5

Intervista Bianchi (presidente Wwf)
«Transizione green ho sfiancato il premier ma non voglio sedere su quella poltrona»
Gigi Di Fiore a pag. 2

Il retroscena I giochi nei partiti
Pressing di Salvini per entrare in squadra teme che Giorgetti si prenda la Lega
Emilio Pucci a pag. 5

Il piano
Aiuti alle imprese immunità e lavoro nei primi 100 giorni
Bassi e servizi a pag. 6

Effetto scuole
Campania 145 Comuni a rischio terza ondata
Ettore Mautone

Contagi, in Campania sono quasi 150 i comuni a rischio di contagio più intenso, che fanno temere una terza ondata pandemica. Tutto questo porta i sindaci, anche per le misure da prendere sulla frequenza in presenza alle scuole Superiori, a monitorare la situazione. In Regione ci sarà un vero e proprio «cruscotto» contenente il dettaglio dei dati epidemiologici - costantemente aggiornato e reso pubblico sul portale dell'ente - ad accendere i fari nei territori di ogni provincia, nei comuni e anche nei singoli plessi scolastici.
A pag. 8 con Calò

Le inchieste del Mattino In 13 anni due bonifiche, prevenzione sanitaria al palo



Terra dei Fuochi, i piani e le promesse tradite

Daniela De Crescenzo, Mary Liguori, Antonio Menna e Maria Pirro alle pagg. 10 e 11

L'intervista
«Oltre 30 varianti per ora vaccini ancora efficaci»



Ballabio, direttore Tjgem
La variante inglese e le altre però possono rafforzarsi
Marco Esposito

«C'è bisogno di vaccinare in tutto il mondo prima che il virus muti sempre di più. Al Tjgem abbiamo già scoperto 31 varianti». Parola del genetista Andrea Ballabio.
A pag. 9

Il popolare cantante vittima di un furto
Sal da Vinci: «Io, ex scugnizzo perdono i ladri del mio scooter»

Valentino Di Giacomo

«Non mi sono accorto di nulla, hanno fatto tutto i carabinieri che non posso non ringraziare». Sal Da Vinci è stato, suo malgrado, protagonista di una brutta storia poi terminata con un lieto fine. Nella notte di giovedì, a Napoli, due ragazzi hanno rubato il suo scooter, ma sono stati subito scoperti da una pattuglia dei carabinieri che li ha messi in fuga e poi hanno riconsegnato al cantante



il suo mezzo. Da Vinci non infierisce, anzi: «Mi sono sempre sentito uno scugnizzo di Napoli. Ciò che vorrei dire a questi ragazzi protagonisti del furto è che chi commette reati difficilmente si arricchisce, non compra una casa, non risolve la vita. Rischia solo di rovinarsi. Forse sono queste le parole che bisognerebbe dire più spesso come tante volte ho fatto proprio incontrando i ragazzini di Nisida».
In Cronaca

CAPSULE O PONTI STACCATI?
PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI
PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO
da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 143 N° 42
ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 12 Febbraio 2021 • S. Eulalia

IL GIORNALE DEL MATTINO

menta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'intervista
Don Winslow, il ritorno del re del crime anti-Trump
 «Ecco perché l'America ha sfiorato il baratro»
 Musolino a pag. 24



Mondiali di snowboard
Michela Moioli, un argento dedicato all'amica Goggia
 «Lo avevo promesso a Sofia dopo il suo incidente»
 Cordella nello Sport



Il Messaggero Casa
TOC TOC
messengerocasa.it

Distanze necessarie
 Il vero volto di un premier diverso dagli altri

Alessandro Campi

Sulle capacità personali di Mario Draghi nessuno ha dubbi. Il suo curriculum è stato setacciato, alla ricerca di falle o punti deboli (che sono, un master mai frequentato, una laurea honoris causa concessa dall'Università della Kamchatka, una pubblicazione a sedici mani sul "Liechtenstein Journal of Economics"). Niente da fare, tutto in ordine. Ha avuto una carriera impeccabile (e invidiabile), gode di grande credito internazionale, ha accumulato cariche una più prestigiosa dell'altra, ha competenze economiche indiscusse e sembrerebbe possedere anche inaspettate doti politiche.

Eppure anche una così potrebbe fallire. Non solo perché i problemi che già oggi ha dinanzi sono oggettivamente enormi, ma per i pericoli e gli inciampi che si troverà sulla strada e che con abilità dovrà schivare.

No, non parliamo dei partiti che appoggeranno la sua (ampia) maggioranza. Quelli faranno semmai qualche atto d'ostruzionismo e proveranno ogni tanto a mettersi di traverso, come stanno facendo in queste ore Pd e M5S, in pressing felpato su Draghi affinché ritiri il sostegno della Lega. Ma se da un lato è chiarissimo il mandato del Capo dello Stato (tutti dentro salvo chi si chiama volontariamente fuori, senza veti di nessuno su nessuno), dall'altro è ancora più chiaro che il governo Draghi nasce per dare soluzione a un fallimento politico-istituzionale prodotto proprio dai partiti.

Continua a pag. 20

Nasce il governo Draghi

► Il presidente incaricato oggi potrebbe salire al Colle: entro lunedì ministri e giuramento
 Nessuna indicazione ai partiti sulle scelte. Su Rousseau il 59,3% vota per il sì a SuperMario

ROMA Mario Draghi è pronto a sciogliere la riserva e salire al Colle. Dopo il sì dei 55 stelle il premier incaricato tra domani e lunedì dovrebbe arrivare la lista dei ministri e quindi il giuramento. Sui nomi sentito solo il presidente Mattarella: metà sono donne, fuori i leader politici. Nessuna indicazione è arrivata ai partiti sulle scelte. Intanto sulla piattaforma Rousseau il 59,3% ha votato per il sì a SuperMario.

Acquaviti, Ajello, Bassi, Gentili, Loiacono e Malfetano da pag. 2 a pag. 6

I grillini divisi: scissione a un passo

Il Movimento certifica la sua fine

Dibba si mette a capo degli sconfitti

ROMA M5S si spacca e la scissione, tante volte evocata, non è mai stata così nei fatti. Giornata drammatica per i pentastellati, dopo il via libera al governo Draghi tan-



to caldeggiato da Beppe Grillo, arrivato però con il 40 per cento del no. L'addio di Di Battista: «Non accetto un governo con questi partiti».

A pag. 4

Tensione tra le due anime della Lega

Giorgetti ministro, dubbi di Salvini: «Nell'esecutivo ci devo andare io»

ROMA Ci sarebbe un cortocircuito in casa Lega. Salvini non vorrebbe Giorgetti ministro. Non perché non si fidi di lui ma perché con Giorgetti ministro continuerebbe la nar-



razione di un Salvini con la felpa, un'immagine da cui vorrebbe affrancarsi: vorrebbe guidare lui, dal governo, il processo della "nuova" Lega.

Pucci a pag. 5

Roma, fuga di monossido: gravi lo scrittore e la collega Prenner



Manfredi intossicato: è in coma

Lo scrittore e storico Valerio Massimo Manfredi, 77 anni (foto: EPA) Mozzetti a pag. 12

«Sede Atac e Provincia una doppia truffa per salvare Parnasi»

► In un rapporto della Gdf tutte le irregolarità nelle due operazioni. Ma non è stato indagato

Michela Allegri

«Una doppia truffa con lo scopo di aiutare l'imprenditore Luca Parnasi a salvare le sue società dal dissesto finanziario». Lo dice un rapporto della Guardia di finanza. Per farlo, il costruttore si sarebbe appropinquato a due operazioni fallimentari per le casse pubbliche: la costruzione del Palazzo della Provincia e della sede unica Atac. A pag. 13

Ipotesi sfida web

Roma, altra suicida a diciassette anni: al staccio i social

Giuseppe Scarpa

Un'altra ragazza, 17 anni, suicida a Roma. Indagine sui contatti social. A pag. 14

Oggi il decreto. Rischio arancione per Toscana, Abruzzo e Campania

Regioni, niente spostamenti fino al 5 marzo

Mauro Evangelisti

Fino al 5 marzo sarà vietato spostarsi tra una regione e l'altra, anche tra quelle gialle. Il decreto legge sarà approvato oggi da un consiglio dei ministri straordinario per non lasciare un vuoto normativo prima del nuovo governo. È stato sentito il presidente incaricato Mario Draghi e le stesse Regioni avevano chiesto un intervento del genere. Intanto apriranno gli impianti da sci. In arrivo le pagelle: Abruzzo, Toscana e Campania rischiano la zona arancione.

A pag. 7
 Guasco e Mangani da pag. 7 a pag. 9

L'emergenza



La variante inglese corre in tutta Italia è allarme scuole

A pag. 8

Economia a pezzi

Perché la ripresa dipende anche dalle vaccinazioni

Alberto Brambilla

Quante possibilità ha l'Italia di ripartire in sicurezza e di poter sfruttare, almeno da giugno, la stagione turistica con il triplice effetto di aumentare il recupero di Pil, diminuire il deficit (...)

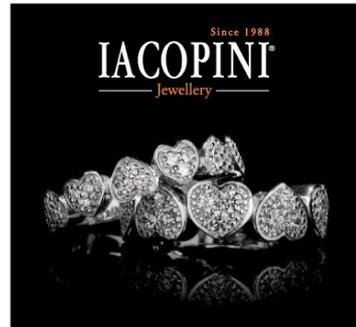
Continua a pag. 20

TORO AL MASSIMO PER SAN VALENTINO

Buongiorno, Toro! Dopo le crisi, parliamo d'amore: San Valentino sarà passionale, ma anche romantico, grazie alla Luna entrata in Pesci. Ma la novità del giorno è un'altra: in Cina inizia l'anno lunare del Bue, o del Bufalo, che corrisponde a molte caratteristiche del Toro. Lavoro, fatica, abbondanza, concretezza, sensualità. Da quelle parti l'obiettivo è la conquista di Marte, che ora transita in Toro... Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo all'interno

IACOPINI Since 1988
 Jewellery



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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 12 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Il delitto di Faenza: in concorso con il sicario

L'ex marito di Ilenia indagato per omicidio
«L'ha fatta uccidere lui»

Colombari e Servadei a pagina 22



ristora
INSTANT DRINKS

Sì a Draghi, 5 Stelle verso la scissione

Sulla piattaforma Rousseau il 59% approva l'abbraccio con Pd, Berlusconi e Lega. Di Battista: «Lascio il Movimento» Polemiche sul quesito. Attesa per oggi la lista dei ministri. Intervista a Salvini: «Bene l'ambiente, ma senza ideologie»

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

La metamorfosi dei grillini

Cos'è rimasto del partito dei «diversi»

Michele Brambilla

Sei d'accordo che il MoVimento sostenga un governo guidato da Dracula, già presidente dei banchieri europei, e che ci veda alleati - oltre che con il Pd, con Renzi e con quel Salvini che un anno e mezzo fa ha cercato di far cadere Conte - anche con lo Psiconano?». Ecco, immaginate come sarebbe finita la votazione sulla piattaforma Rousseau se il quesito posto agli iscritti al M5s fosse stato questo, anziché quello proposto ieri, dopo una mediazione non indolore, da Casaleggio: quesito che suggeriva il gradimento a un governo «che difenda i principali risultati raggiunti dal MoVimento». Per la cronaca, era Grillo a chiamare Dracula Draghi e Psiconano Berlusconi.

Continua a pagina 2

RISTORATORI DI NUOVO SULLE BARRICATE: «DOMENICA FATECI LAVORARE» RABBIA NELLE REGIONI A RISCHIO ARANCIONE. MA C'È CHI CHIEDE SEVERITÀ



LA GUERRA DI SAN VALENTINO

Passeri a pagina 9

DALLE CITTÀ

Bologna, il leader delle coop

Lusetti: «Colata? i nostri dirigenti archiviati, siamo trasparenti»

Rosato in Cronaca

Bologna, investiti 1,5 milioni

Scuole superiori: a settembre banchi per tutti

Gieri Samoggia in Cronaca

L'ospite della nostra newsletter

Silvia Avallone racconta la sua Bologna

Gamberini in Cronaca



Roma, ricoverata anche una scrittrice sua ospite

Fuga di gas in casa
Lo storico Manfredi grave

Beltrame a pagina 21



Giampiero Mughini: basta sessuofobia

«Larry Flynt e l'erotismo
Battaglia per la libertà»

Jannello a pagina 19



Farmacia
SS. Annunziata
1561
Firenze - Italy

UN VIAGGIO NELLA BELLEZZA CHE VIVE DA OLTRE 460 ANNI

www.farmaciasannunziata1561.it



VENERDI 12 FEBBRAIO 2021

IL SECOLO XIX

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXV - NUMERO 36, 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.manzoniadvertising.it GNN

È in edicola
LE OMBRE DEL COLLEGIO di JEAN FAILLER
BRIVIDO NOIR

La base M5S: sì a Draghi. Di Battista lascia

Il Movimento 5 stelle appoggerà il governo di Mario Draghi. Lo hanno deciso gli iscritti grillini interpellati ieri sul sito web Rousseau, che ha registrato il 59,3% di favorevoli su 74.537 votanti. I big pentastellati si riversano quindi sui social per esultare di fronte alla «grande prova di responsabilità» della base. Ma sui social, poco dopo il voto, arriva anche il clamoroso addio di Alessandro Di Battista, che sbatte con decisione la porta: «Non posso far altro che farmi da parte», dice, amaro. Il sì diventa anche un vincolo per i 1 voto su Draghi. Un vincolo che qualcuno, però, ha già detto di non voler rispettare, rischiando quindi l'espulsione, come il deputato Pino Carabas e il senatore Mattia Cruciali.



IL COMMENTO
Amedeo La Mattina / PAGINA 5
Berlusconi: io e Salvini la voce dei moderati

L'ANALISI FERDINANDO BOERO SPECIALISTI VERI PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Dopo tre versioni del Progetto nazionale di ripresa e resilienza, la politica capisce che una fetta del Recovery Fund sarà assegnata per attuare una transizione ecologica che traghetta produzione e consumo verso la sostenibilità. Avremmo dovuto capirlo da soli, non «perché ce lo chiede l'Europa». Ora, per folgorazione e per opportunismo, ecco il ministero della Transizione Ecologica. L'ARTICOLO / PAGINA 15



Alessandro Di Battista

IL COMMENTO VINCENZO ROPPO GIUSTIZIA CIVILE, UN BANCO DI PROVA PER IL GOVERNO

Potenziale bomba politica, disinnescata un po' per caso dagli eventi: è successo con la giustizia, per due volte in un anno. Inizi 2020: a pochi mesi dalla nascita del governo giallo-rosso Renzi minaccia di mandarlo in crisi sulla prescrizione penale, ma tutto sfuma per l'avvento della pandemia. Un anno dopo: la ricerca di una maggioranza per il Conte-ter pare destinata a naufragare di fronte al rischio che i parlamentari di Renzi votino contro la relazione sulla giustizia di Bonafede, ma al voto non si arriva perché questa volta, al posto della pandemia, arriva Draghi. L'ARTICOLO / PAGINA 15

OGGI SCATTA LA CAMPAGNA DI IMMUNIZZAZIONE DEGLI OVER 80. FORUM CON LA REGIONE AL SECOLO XIX, TUTTE LE RISPOSTE AI QUESITI DEI LETTORI

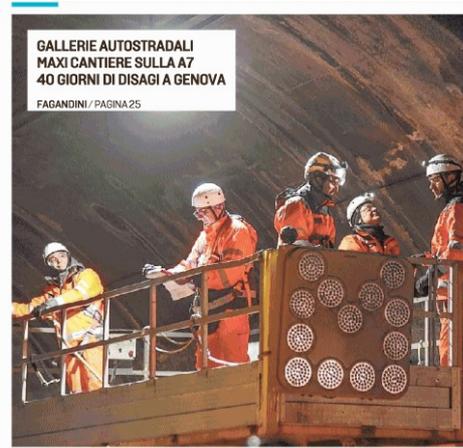
Liguria verso l'arancione Vaccinazioni, ecco il piano

Ansaldi (Alisa): «All'inizio di marzo le dosi per il personale scolastico». L'indice Rt risale a 1,02

L'aumento dei casi al confine con la Francia rischia di portare la Liguria in zona arancione. Il presidente della giunta regionale Toti ha spiegato che l'indice Rt è salito leggermente sopra il limite. Oggi si deciderà se fare scattare le limitazioni in tutta la Liguria o solo nell'estremo ponente. Parte la campagna di vaccinazione per gli over 80. Forum al Secolo XIX, tutte le risposte alle domande dei lettori. DE FAZIO, DELL'ANTICO FILIPPI / PAGINE 6 E 9

INUOVIFOCALAI Paolo Russo La variante inglese fa chiudere tre scuole della Lombardia

I nuovi focolai preoccupano gli esperti. La variante inglese, più contagiosa, ha colpito tre scuole nel Milanese. L'ARTICOLO / PAGINA 11



GALLERIE AUTOSTRADALI MAXI CANTIERE SULLA A7 40 GIORNI DI DISAGI A GENOVA
FAGANDINI / PAGINA 25

LA SPEZIA, GAFFE SUI MODULI PER CHIEDERE IL VACCINO. POI LE SCUSE «I gay sono a rischio Covid» Bufera su Asl 5 e ministero

I moduli per la prenotazione dei vaccini alla Spezia definiscono l'omosessualità «comportamento a rischio», come la tossicodipendenza. Dopo le polemiche la Asl 5 si scusa, ma svela che è un copia e incolla delle linee guida del ministero. Speranza: correggeremo l'errore. E. ROSSI / PAGINA 10

I PIANI DI FIBER-COP E OPEN FIBER Internet veloce, sfida per portare la fibra veloce in 47 paesi liguri

Metà del territorio ligure è senza fibra internet veloce, ma crescono i progetti per cablare le zone scoperte. Dopo quello di Open Fiber per raggiungere 280 mila famiglie liguri, l'ultimo piano è di Fiber-Cop, del gruppo Tim: prevede di portare la fibra in 47 comuni liguri. MARGIOTTO / PAGINA 18

DOMENICA CON IL SECOLO XIX Specchio



Torna Specchio: il sogno di vivere sul pianeta Marte

A 50 CENTESIMI PIÙ IL PREZZO DEL GIORNALE

AURUM
OPERAZIONE PATRIMONIALE PRIVATA AUTOSTRADA DELLA BANCA D'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 Odéon)
Lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18

BUONGIORNO
La sola idea di Beppe Grillo azionista di un governo di Mario Draghi mi induce a rivedere il mio agnosticismo, a incontrare un Dio per ringraziarlo di vivere un'epoca meravigliosa. Capite? Beppe Grillo al governo col nome tutelare dell'euro, col banchiere dei banchieri, con l'elitario delle élite, quello che lui chiamava criminale e voleva trascinare in ceppi: grazie Dio! Soltanto un essere celeste eterno onnipotente onnisciente poteva immaginare un'architettura della nemesi così perfettamente surreale, e poi - Dio mio! - i modi. Per farla digerire agli squinternati che votano su Rousseau s'è inventato un quesito non proprio asettico, una roba tipo «volete voi o no un governo con quel santo di Draghi, che è anche un po' un bell'uomo, per imporgli il programma più figo della plurimillennaria storia dell'umanità?».

Ehilà, Beppe! **MATTIA FELTRI**
E il programma l'ha persino messo sul blog. Me lo sono letto con un flûte di champagne in mano. Salute circolare (praticamente, prevenire invece di curare), scuola 2.0, acqua pubblica, autostrade pubbliche, banca pubblica degli investimenti, tetto agli stipendi di chiunque, anche di Cristiano Ronaldo, reddito universale, riforma fiscale ecologica, voto ai sedicenni, legge sul conflitto d'interessi, patrimoniale, cioè tutto quanto il suo Giuseppe Conte non ha mai fatto. Ma lo farà Draghi, perdiana! Sennò ci sentite! E il sublime è che gli hanno creduto, di nuovo. Gli hanno detto vai Beppe, distruggi le banche e le élite insieme con Draghi. E io oggi sono felice che questo formidabile turpulatoratore abbia raggruppato il suo popolo una volta di più. Sarei però felicissimo se fosse l'ultima. —

AURUM
OPERAZIONE PATRIMONIALE PRIVATA AUTOSTRADA DELLA BANCA D'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 Odéon)
Lunedì 15/18 martedì/venerdì 10/12 - 15/18





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Le regole del 110%
Sismabonus
acquisti: sconto
fino a domenica
da luglio 2020

In edicola
La nuova guida
sul superbonus
fino a domenica
con Il Sole 24 Ore

Luca De Stefani
— a pagina 25

— in vendita a 0,50 euro



FTSE MIB 23307,24 +0,18% | SPREAD BUND 10Y 90,60 -3,00 | €/€ 1,2147 +0,16% | BRENT DTD 61,08 -0,26% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

La Ue vede la ripresa ma l'Italia arranca

LE STIME DI BRUXELLES

L'Europa ai livelli pre crisi nel 2022. Il nostro Paese fermo 2,4 punti sotto

Nel triennio 2020-2022 l'Italia avrà la performance peggiore dell'eurozona

Edizione chiusa in redazione alle 22.00

L'economia europea dovrebbe tornare ai livelli pre-Covid entro il 2022. È la previsione «cautamente ottimista» della Commissione Ue che vede «la luce in fondo al tunnel», con una crescita del 3,8% sia quest'anno che l'anno prossimo. Tuttavia, avverte l'esecutivo comunitario, è prematuro per ora ritirare le misure di sostegno all'occupazione. Superato un primo trimestre difficile a causa delle nuove misure di confinamento adottate in molti Paesi europei, l'economia dovrebbe

rimbalzare in primavera e nella seconda parte dell'anno. L'ottimismo è legato soprattutto ai nuovi vaccini che dovrebbero essere finalmente a disposizione di gran parte della popolazione dell'Unione. L'impatto della pandemia colpisce gli Stati membri in modo diverso. L'Italia, alla fine del triennio 2020-2022 secondo le previsioni sarà il Paese più in ritardo: mancheranno ancora quasi 2 punti e mezzo di Pil per tornare ai livelli del 2019.

Beda Romano — a pag. 2

LO SCENARIO E I NUMERI

Il nodo crescita irrompe sul tavolo del Governo

Gianni Trovati — a pag. 2

97,6 per cento

Il Pil italiano 2022 rispetto a quello del 2019

101,1 per cento

Il Pil 2022 della Germania rispetto a quello del 2019

Il M5S dice sì ma si spacca Draghi stringe sui ministri e prepara la salita al Colle

VERSO IL GOVERNO

Su Rousseau il 59% dà l'ok al nuovo esecutivo Di Battista: mi faccio da parte

Come previsto il M5S dà l'appoggio al nascente governo di Mario Draghi, ma si spacca. Al referendum sulla piattaforma Rousseau ha detto sì il 59,3% dei votanti. Crimi-decisione vincolante. Di Battista annuncia di «farsi da parte» in dissenso ormai su tutta la linea del movimento. Il presidente incaricato stringe sui ministri e si prepara a salire al Colle tra oggi e domenica.

Fiammetta Palmieri e Perrone — a pag. 3

BUROCRAZIA VERDE

Autorizzazioni e decreti in forte ritardo: così l'Ambiente rallenta grandi opere e attività industriali

Giorgio Santilli — a pag. 5

TITOLI DI STATO

BTP, boom in asta e i tassi a dieci anni registrano un altro minimo storico a quota 0,46%

Andrea Franceschi — a pag. 6

L'INTERVISTA

Renzi: «È tornata la fiducia, ora priorità agli investimenti»

Emilia Patta — a pag. 4



Il leader di Italia Viva, Matteo Renzi, è stato uno dei protagonisti della crisi di governo che sta per risolversi con la nascita del nuovo esecutivo

I GRANDI MARCHI FANNO IL PIENO DI ORDINI



Scenario. In Cina l'anno scorso lo shopping è salito del 48% a 44 miliardi di euro (nella foto il Capodannese cinese)

Lusso, in Cina record di vendite online

Chiara Beggelli — a pag. 28

Bitcoin da record seduce anche Mastercard e Bank of New York

VALUTE DIGITALI

Accelera la corsa al bitcoin. Proprio nel giorno in cui la criptovaluta sale ai record oltre quota 48mila dollari, arriva la notizia che anche Mastercard — dopo PayPal e Visa — si sta preparando ad accettare pagamenti nella criptovaluta. E la banca Bank of New York Mellon ha aperto alla custodia di asset digitali.

Soldatini — a pag. 14

IL CASO RIVIAN

L'e-car che ancora non c'è cerca già casa in Europa

Annicchiarico — a pag. 14



Rivian. Il modello R1S

PIANO DI REINDUSTRIALIZZAZIONE DA 1 MILIARDO

Parigi punta al reshoring dei settori strategici

Dotare l'industria francese di indipendenza in settori nuovi e strategici. È l'obiettivo del piano di reindustrializzazione e rilocalizzazione, il Plan de relance, varato da Parigi anche per usufruire del Recovery fund. Il piano destina un miliardo, fino al 2022, per favorire la reindustrializzazione

in settori considerati cruciali, come la transizione energetica verso un sistema ancora meno dipendente dalle importazioni di petrolio, e nei settori delle batterie, dell'idrogeno, dell'intelligenza artificiale. Senza dimenticare, naturalmente, la sanità.

Riccardo Sorrentino — a pag. 21

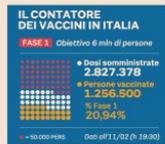
PANORAMA

MISURE ANTI COVID

Proroga al 5 marzo del divieto di spostamento tra le Regioni

Nell'ambito della Conferenza Stato-Regioni, queste ultime hanno chiesto al Governo di prorogare al 5 marzo i divieti di spostamento tra regioni, anche se gialle, e le altre misure previste dal Dpcm in scadenza lunedì 15 febbraio. Il provvedimento di proroga potrebbe già essere varato oggi, con la revisione delle mappe dei colori in cui la Toscana potrebbe tornare arancione, l'Umbria rossa. A preoccupare gli esperti dell'Iss è l'aumento delle varianti Covid.

a pagina 3



ALIMENTARE

Ferrero continua a crescere anche nell'anno del Covid

Il Gruppo Ferrero nell'anno della pandemia ha continuato a crescere e ha riportato 12,3 miliardi di ricavi, +7,8% rispetto al 2019. Crescita organica, grazie al buon andamento in tutti i mercati, e anche per la campagna di acquisizioni all'estero che continua dal 2015.

a pag. 10

IL CONTO DELLA PANDEMIA

Florovivismo: 1,7 miliardi di danni, bene solo l'export

Le 27mila imprese italiane del florovivismo stimano che la pandemia abbia già arrecato al settore danni per 1,7 miliardi. Il calo del fatturato, per alcune aziende, ha raggiunto il punto del 40 per cento. Se molte imprese non hanno chiuso i battenti, il merito è dell'export.

a pag. 9

METALLI PREZIOSI

Platino record: forte spinta dai progetti sull'idrogeno

La fiammata dell'argento gli aveva rubato la scena, ma è il platino il vero protagonista dei metalli preziosi. Spinto dai progetti industriali sull'idrogeno, e dall'uso del platino nelle marmite al posto del palladio, il prezzo ha raggiunto i massimi da sei anni, sopra i 2.260 dollari l'oncia.

a pag. 18



Fusioni bancarie, quali tutele nel trasferimento di conti, fondi e polizze

domani con il quotidiano

Nordest

IL RAPPORTO REGIONALE OGGI NELLE EDICOLE DI VENETO, TRENTO-ALTO ADIGE E FRIULI-VENEZIA GIULIA

Crisi, la montagna cerca soluzioni

con il quotidiano





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Venerdì 12 febbraio 2021
Anno LXXVII - Numero 42 - € 1,20
Santi Martini di AbitinaDirezione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - Abbonamenti a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50
a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,40 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,40 -
a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,40 - nella Riviera Toscana (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40 - ISSN 0391-6990DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

IL PAESE CONSEGNATO DA CONTE

A Draghi lasciate solo macerie

Il nuovo premier ha gli appoggi anche se la lista dei ministri dovesse provocare maldipancia

Ma la strada sarà tutta in salita il sistema sanitario è a pezzi e l'economia ha toccato il fondo

Secondo il rapporto della Ue l'Italia è messa peggio di tutti e fino al 2023 non recupererà

Il Tempo di Osho

Rousseau: vince il sì e spacca l'M5s. Dibba esce



De Leo e La Rosa a pagina 5

Dottori in rivolta perché a sorpresa la loro profilassi (come categoria a rischio) non è con Pfizer I medici dicono no al vaccino AstraZeneca

Domenica 14 sarà «ecologia»
Altra perla della Raggi San Valentino a piedi

Verucci a pagina 21

... I medici dicono «no» al vaccino AstraZeneca. Dovevano essere vaccinati con Pfizer o Moderna, come da programma in quanto categoria a rischio, ma si sono visti proporre l'antivirus di Oxford. E l'associazione della categoria lancia l'allarme: «Con questi ritmi per vaccinare tutti serviranno quattro anni».

Sbraga a pagina 14

Sentenza della Consulta
Cambiano le regole sul cognome dei figli

Ievolella a pagina 10

Intervista a Tajani
«Draghi non è come Monti il governo durerà a lungo»

Solimene a pagina 6

In un appartamento a Trastevere
Fuga di gas in casa Lo scrittore Manfredi gravissimo in ospedale



Gobbi e Ossino a pagina 23

la S TORACIATA

Grillini vaccinati a Draghi con reazioni avverse nel 40 per cento dei casi

PEGASO
Università Telematica

La distanza che ci unisce

"Dietro ogni problema c'è un'opportunità." Galileo Galilei

Impegna al meglio il tuo tempo, investi sulla tua formazione. Studia online dove vuoi e quando vuoi con la migliore formazione universitaria online d'Italia.

Da oggi studi e sostieni gli esami online.

www.antepegaso.it 800.185.095

Il diario
di Maurizio Costanzo

Non è la prima volta che parlo di questo argomento, cioè dei monopattini elettrici che sono sulle strade delle città d'Italia e che spesso, troppo spesso, provocano incidenti dove loro stessi (i guidatori del monopattino) perdono la vita. È successo a Genova di recente, dove una giovane donna, sposata e madre di tre figli, è morta travolta da un Tir mentre era alla guida di un monopattino. Qualcuno dice che chi va sul monopattino dovrebbe prima imparare ad andare sulle moto, ancorché di piccola cilindrata. Non lo so, penso però che sia comunque pericoloso consentire a questi monopattini di girare nelle strade ingorgate delle nostre città.

Venerdì 12 Febbraio 2021

Nuova serie - Anno 30 - Numero 35 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con l'offerta indivisibile *Gentleman* a € 4,00 (*ItaliaOggi* € 2,00 + *Gentleman* € 2,00)

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,00*
Francia € 2,50



IO IL MIO 110% QUOTIDIANO

Commercialisti e Infocamere insieme per spingere il Superbonus

Damiani a pag. 29

MINISTERO DEL LAVORO

Via libera al bonus Covid per i consiglieri comunali

Cerisano a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGLIT

Superbonus - La guida aggiornata dell'Agenzia delle entrate

Anticiclaggio - La comunicazione Uif sugli alert per l'emergenza Covid

Dac 6 - La circolare dell'Agenzia delle entrate

IO ONLINE

Recovery Fund: c'è il regolamento dell'Ue, ma per finanziarlo c'è il via di 7 parlamenti su 27

Tino Oldani a pag. 5

ItaliaOggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Il Covid gela partite Iva e gettito

Nuove attività ridotte del 14,8%, ma molte sono aperte da non residenti e legate al settore delle vendite online. Le entrate tributarie sono crollate di 41 miliardi

Nel 2020 sono state aperte circa 464.700 nuove partite Iva, con un calo del 14,8% rispetto al 2019. Boom delle aperture operate da non residenti (+42,9%), che sarebbero connesse alla crescita del settore delle vendite online. L'impatto del Covid-19 è stato durissimo anche sulle entrate tributarie del 2020: -41,6 miliardi in termini di competenza e -39,7 miliardi in termini di cassa.

Damiani e Mandolei a pag. 24

SIA DEL PD SIA DI FI

La svolta della Lega mette in discussione ruoli politici consolidati

Cacopardo a pag. 4

Orsina: il Pd non è più il garante dell'Ue. Questo ruolo ora infatti è svolto da Draghi



Se una volta era il Pd a svolgere il ruolo di garante presso la Ue, ora «ci penserà direttamente Draghi». Così Giovanni Orsina, storico e politologo, direttore della School of Government della Luiss. Che su Pd o M5s dice: «Entrambe le forze politiche hanno costruito una parte importante della propria identità sull'opposizione ai sovranisti. Ora, se la destra anti-Europa non esiste più, che cosa diventano?». «Salvini ha azzeccato la mossa, si è rilegittimato come forza di governo e ha messo in crisi Pd e M5s. Naturalmente è solo un primo passo: ancora non sappiamo fin dove porterà. Una Lega europeista potrebbe anche essere l'erede di Forza Italia».

Ricciardi a pag. 7

DIRITTO & ROVESCIO

Le prime previsioni sulle vaccinazioni anti Covid che dovranno essere fatte a livello nazionale prevedono che tali vaccinazioni non potranno che essere completate verso maggio-giugno dell'anno prossimo. Se questo fosse il risultato di marcia, sarebbe un vero e proprio disastro per il paese perché, in questo caso, i lacci che bloccano l'attività produttiva e formativa continuerebbero troppo a lungo, fino a strozzare letteralmente il Paese. Per evitare questa sciagura collettiva, la Regione Lombardia ha incaricato Bertolaso di predisporre un piano accelerato di vaccinazioni che è bene illustrato da Baccetta a pag. 10 e che prevede la conclusione delle vaccinazioni entro giugno. È un piano serio, definito anche con l'aiuto del Policlinico e del Policlinico di Milano e della Fiera di Milano per la logistica, con la mobilitazione di tutte le forze utili, che sono tante e in attesa solo di essere mobilitate. Ma Roma se la prende comoda. Dovrà decidere, ha rimandato a domani, poi chiederà spiegazioni. Intanto se l'edificio brucia, chissene.

TOGETHER TO COMPETE

IL NETWORK NOVERIM PER I PROFESSIONISTI

OLTRE 300 SPECIALISTI IN TUTTA ITALIA

APRI LE PORTE DEL TUO STUDIO

CRESCI INSIEME A NOI!

noverim network
TOGETHER TO COMPETE
TOGETHER TO WIN

JOIN US ON NOVERIM.IT **800 06 55 71**

Con «Il decreto ristori» a € 6,00 in più; Con «La legge di Bilancio 2021» a € 6,00 in più; Con «Le nuove regole per studi e revisori» a € 8,90 in più; Con «Tuir 2021» a € 9,00 in più; Con «Il dizionario dei bilanci 2021» a € 6,00 in più

LA NAZIONE

VENERDÌ 12 febbraio 2021
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



In Toscana dosi agli anziani da lunedì, ieri agli insegnanti under 55

Varianti, incubo in Umbria Contagio tra i vaccinati

Nucci, Cervino e Ulivelli alle pagine 14 e 15



ristora
INSTANT DRINKS

Sì a Draghi, 5 Stelle verso la scissione

Sulla piattaforma Rousseau il 59% approva l'abbraccio con Pd, Berlusconi e Lega. Di Battista: «Lascio il Movimento» Polemiche sul quesito. Attesa per oggi la lista dei ministri. Intervista a Salvini: «Bene l'ambiente, ma senza ideologie»

Servizi
da pag. 3 a pag. 7

La metamorfosi dei grillini

Cos'è rimasto del partito dei «diversi»

Michele Brambilla

Sei d'accordo che il MoVimento sostenga un governo guidato da Dracula, già presidente dei banchieri europei, e che ci veda alleati - oltre che con il Pd, con Renzi e con quel Salvini che un anno e mezzo fa ha cercato di far cadere Conte - anche con lo Psiconano?». Ecco, immaginate come sarebbe finita la votazione sulla piattaforma Rousseau se il quesito posto agli iscritti al M5s fosse stato questo, anziché quello proposto ieri, dopo una mediazione non indolore, da Casaleggio: quesito che suggeriva il gradimento a un governo «che difenda i principali risultati raggiunti dal MoVimento». Per la cronaca, era Grillo a chiamare Dracula Draghi e Psiconano Berlusconi.

Continua a pagina 2

**RISTORATORI DI NUOVO SULLE BARRICATE: «DOMENICA FATECI LAVORARE»
RABBIA NELLE REGIONI A RISCHIO ARANCIONE. MA C'È CHI CHIEDE SEVERITÀ**



LA GUERRA DI SAN VALENTINO

Passeri a pagina 9

DALLE CITTÀ

Firenze

Verso l'arancione La rabbia di bar e locali

Conte in Cronaca

Firenze

Stadio Franchi Il restyling visto da Pessina

Mugnaini in Cronaca

Firenze

Misure anti smog Artigiani critici sulla rottamazione dei veicoli

Pieraccini in Cronaca



Roma, ricoverata anche una scrittrice sua ospite

Fuga di gas in casa Lo storico Manfredi grave

Beltrame a pagina 21



Giampiero Mughini: basta sessuofobia

«Larry Flynt e l'erotismo Battaglia per la libertà»

Jannello a pagina 19



Farmacia
SS. Annunziata*

1561
Firenze - Italy

UN VIAGGIO
NELLA BELLEZZA
CHE VIVE DA OLTRE
460 ANNI

www.farmaciasannunziata1561.it



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

il venerdì

Direttore Maurizio Molinari

Anno 46 - N° 36

Venerdì 12 febbraio 2021

Oggi con il Venerdì

In Italia € 2,00

VIA LIBERA ALLA COALIZIONE

Il sì a Draghi spacca i 5S

La base grillina su Rousseau dà luce verde: 59,3% contro il 40,7%. Di Battista guida la scissione: vado via. Il premier incaricato lavora alla lista dei ministri, da ogni partito una rosa di nomi. Al Mef in pole Franco Gentiloni: l'ambiente una priorità. L'Ue: 60 giorni per il Recovery

Il commento

L'ultima mutazione

di Sebastiano Messina

Alla fine la pallina della roulette grillina si è fermata sulla casella giusta, e finalmente Draghi può far nascere il suo esecutivo d'emergenza. Ma il sofferto Sì dei cinquestelle fa esplodere una bomba nel Movimento, perché l'addio di Di Battista annuncia la scissione degli irriducibili.

• a pagina 28

L'analisi

La rivincita della Costituzione

di Michele Ainis

È una fase eccezionale, quella che stiamo attraversando? No, è un passaggio normale, legale, regolare. Anche se sconvolge riti e liturgie cui siamo avvezzi. Anche se i partiti osservano basiti le mosse del presidente incaricato, cercando d'indovinarne le intenzioni.

• a pagina 29

Punto di vista

Ellekappa

MOVIMENTO
5 STELLE
IN FRANTUMI

UN GRAVE
VULNUS
PER LA
DEMAGOGIA



A Roma un gruppo di medici rifiuta AstraZeneca

I primi no al vaccino la fase due parte male

di Gentile, Lignana, Tonacci, Vivaldi e Ziniti

• alle pagine 10 e 11

Tensione nel Movimento 5 stelle. I militanti sulla piattaforma Rousseau danno il via libera al sostegno al nuovo governo guidato da Mario Draghi, con il 59,3% di sì. Ma il voto acuisce le divisioni interne, fino all'addio di Alessandro Di Battista: «Non ce la faccio ad accettare un movimento che governa con questi partiti. È stata una bella storia d'amore. Non posso andare avanti». Il presidente del Consiglio incaricato prepara la lista dei ministri. Il Recovery è da riscrivere in sessanta giorni.

di Ciriaco, Conte, D'Argenio Ginori, Mastrobuoni Pucciarelli, Rivara, Rizzo e Vecchio • da pagina 2 a 9 con un commento di Bonanni • a pagina 28

Il racconto

Il metodo del banchiere

di Claudio Tito

Vestito blu, camicia bianca, una cartellina tra le mani. Un saluto con il pollice alto a un passante incuriosito. Mario Draghi esce dalla sua abitazione romana. L'ufficio messo a disposizione dalla Camera lo attende. E invece le auto della scorta cambiano destinazione.

• a pagina 4

Mappamondi

L'impeachment contro Trump "Va condannato oppure lo rifarà"

dal nostro corrispondente Federico Rampini



NEW YORK

Al terzo giorno di processo l'impeachment è sempre più un film. I video riempiono l'aula del Senato.

• a pagina 14

Sul caso Navalnyj l'abilità smarrita di Putin

di Bernard Guetta

Putin ha fatto una mossa che va contro gli interessi del suo Paese, e con l'occasione si è dato anche la zappa sui piedi. Il dittatore russo sta perdendo la mano, si fa prendere dal panico e si illude. Cosa ha fatto quando l'Ue gli ha inviato il capo della diplomazia per evitare che l'affare Navalnyj finisse per compromettere ogni intesa?

• a pagina 29

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 l'agile illustrazione. Laila è un medicinale sotto controllo di prescrizione (S05) che può essere consegnato solo dal farmacista. Accetta il tuo servizio. Le Laila contengono il principio attivo di Silexan, il cui nome commerciale è Silexan. Silexan è un medicinale. Leggere attentamente il foglio illustrativo. Aut. Min. San. 10/10/2016.

La storia

L'enigma irrisolto dei giganti sardi venuti dal passato

di Gianluca Di Feo

Sono le statue più misteriose dell'intero Mediterraneo. Una schiera di colossi: decine di pugili, arcieri, fanti riemersi dalla terra di Sardegna per raccontare un'epopea dimenticata da quasi tre millenni.

• a pagina 21

Domani in edicola



Robinson e un libro di Eco in regalo

Il giallo

Intossicato in casa Grave lo scrittore Massimo Manfredi

di Luca Monaco e Clemente Pistilli

Valerio Massimo Manfredi, 77 anni, è in ospedale a Grosseto, rimasto vittima delle esalazioni di monossido di carbonio nella sua abitazione romana. Ricoverata anche la scrittrice Antonella Prener.

• a pagina 19

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/498221, Fax 06/49822923 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

Prezzi di vendita all'estero: Francia, Grecia, Malta, Monaco P., Slovenia € 3,00 - Croazia € 3,20 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

NZ



Usa Biden alla battaglia sui diritti per indebolire Mosca e Pechino

PAOLO MASTROLILLI - P.17

Alpinismo Il Nepal mette al bando chi finge di avere scalato l'Everest

REINHOLD MESSNER - P.23



Musica Jazz, addio a Chick Corea Il suo ultimo post: suonavo la gioia

LUCA DONDONI - P.26



LA STAMPA



VENERDÌ 12 FEBBRAIO 2021

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 155 II N.42 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-T0 II www.lastampa.it

GNN

CADE ANCHE L'ULTIMO OSTACOLO VERSO LA FORMAZIONE DEL GOVERNO: I MILITANTI CINQUE STELLE DICONO SÌ CON IL 60%

Rousseau vota Draghi, Dibba se ne va

Il ribelle grillino: "Lascio senza rancori, vivrò senza politica". Premier incaricato atteso al Colle

L'ANALISI

IL RUGGITO DEL GRILLO

MARCELLO SORGI

Bisogna dare a Grillo quel che è di Grillo. Pur con tutte le riserve su quel che è accaduto. La rottura con Di Battista. Il quesito per la consultazione degli iscritti scritto com'era scritto e la validità del risultato (59,3 per cento "Sì", 40,7 "No"), perdoni il notaio, certificata ma discutibile. E ancora: la piattaforma Rousseau che funziona come funziona e un Movimento ancora primo in Parlamento che continua a dipendere da una società privata. Malgrado ciò, Grillo è il vero vincitore di questa tornata. Non voleva questa votazione, avrebbe preferito rinviarla, ma alla fine ha accettato di correre il rischio.

CONTINUA A PAGINA 23

LA LETTERA

AI NOSTRI FIGLI L'ITALIA GREEN

DONATELLA BIANCHI*

Caro direttore, l'annuncio della costituzione di un ministero della Transizione ecologica è qualcosa che va ben oltre la formazione di un singolo governo. È qualcosa che va oltre la politica quotidiana e la formazione di una singola maggioranza. Rappresenta, finalmente, la scelta, da parte del nostro Paese e di chi è chiamato a guidarlo di adottare un approccio "europeo" nei confronti delle grandi questioni ambientali che stanno caratterizzando in modo progressivo il nostro presente e che saranno decisive nella qualità del nostro futuro.

CONTINUA A PAGINA 23

ILARIO LOMBARDO

Quando arriva la notizia ufficiale che gli iscritti del M5S hanno decretato il sì al suo governo, Mario Draghi è già informato del risultato. È a Montecitorio con la bozza della lista dei ministri in tasca e una buona dose di ottimismo. - P.3 SERVIZI - PP.2-8

L'INTERVISTA

Berlusconi: "Io e Salvini per la svolta moderata i 5S la smettano coi veti"

AMEDEO LA MATTINA - P.5

IL COLLOQUIO

Dombrovskis: "Adesso i soldi del Recovery sono in mani sicure"

MARCO BRESOLIN - P.7

L'EMERGENZA COVID

Variante inglese, incubo focolai: chiuse tre scuole nel Milanese



Un uomo arriva al centro vaccini di Fiumicino dove vengono inoculate tremila fiale di AstraZeneca al giorno

TIZIANA FABI / AFP

SERVIZI - PP.10-11

PARLA L'ASSESSORA

Moratti: "Il piano Arcuri sbagliato per la Lombardia"

CHIARA BALDI E PAOLO COLONNELLO

“Questa pandemia sta facendo emergere la necessità di rendere più forti e anche efficaci le nostre strutture di base. Usciremo da questa situazione”

I DIRITTI

GAY E RISCHIO VIRUS LA FOLLIA DELLA ASL

MICHELA MURGIA



Sei omosessuale? Ti vacciniamo in via prioritaria. La proposta di coming out che la Asl di La Spezia ha fatto fino a ieri ai propri cittadini poteva persino sembrare un vantaggio, non fosse stato per il motivo: nel modulo di richiesta per la vaccinazione anti-Covid, l'omosessualità risulta infatti tra i comportamenti considerati più a rischio, insieme alla tossicodipendenza e alla prostituzione. Farsi spiegare perché mai essere omosessuali dovrebbe esporre di più al virus non è stato facile e alla fine delle mille telefonate e rimpallii amministrativi la risposta è risultata evidente: il motivo non esiste.

CONTINUA A PAGINA 23 GRIGNETTI - P.13

IL CASO

SE SCRIVERE DI FOIBE DIVENTA UN DELITTO

ERIC GOBETTI



«Buccia all'inferno», «imbecille comunista», «ci prenderemo la nostra vendetta». Cosa ha scatenato gli haters che nelle ultime 48 ore hanno riempito i miei profili social di insulti e minacce, anche rivolte ai miei figli? Il 10 febbraio, Giorno del Ricordo, ponevo pubblicamente alcuni dubbi: è possibile che la narrazione pubblica su esodo e foibe continui a essere così manichea, ignorando la complessità e il contesto? E come si può condannare, giustamente, quei crimini e commemorarne le vittime, ignorando però le vittime dei crimini commessi negli stessi anni e negli stessi luoghi da italiani e tedeschi? Non si finisce così per addossare tutte le colpe ai comunisti jugoslavi, assolvendo implicitamente fascisti e nazisti? - P.25 FAMA - P.25

È in edicola

LE OMBRE DEL COLLEGIO di JEAN FAILLER

BRIVIDO NOIR

BUONGIORNO

La sola idea di Beppe Grillo azionista di un governo di Mario Draghi mi induce a rivedere il mio agnosticismismo, a incontrare un Dio per ringraziarlo di vivere un'epoca meravigliosa. Capite? Beppe Grillo al governo col nome tutelare dell'euro, col bandiere dei banchieri, con l'elliano delle élite, quello che lui chiamava criminale e voleva trascinare in ceppi, grazie Dio! Soltanto un essere celeste eterno onnipotente onnisciente poteva immaginare un'architettura della nemesi così perfettamente surreale, e poi - Dio mio! - i modi. Per farla digerire agli squinternati che votano su Rousseau s'è inventato un quesito non proprio asettico, una roba tipo «volete voi o no un governo con quel santo di Draghi, che è anche un po' un bell'uomo, per imporgli il programma più figo della plurimillennaria storia dell'uma-

nità?». E il programma l'ha persino messo sul blog. Me lo sono letto con un flûte di champagne in mano. Salute circolare (praticamente, prevenire invece di curare), scuola 2.0, acqua pubblica, autostrade pubbliche, banca pubblica degli investimenti, tetto agli stipendi di chiunque, anche di Cristiano Ronaldo, reddito universale, riforma fiscale ecologica, voto ai sedicenni, legge sul conflitto d'interessi, patrimoniale, cioè tutto quanto il suo Giuseppe Conte non ha mai fatto. Ma lo farà Draghi, perdiana! Senno' ci senti! È il sublime è che gli hanno creduto, di nuovo. Gli hanno detto vai Beppe, distruggi le banche e le élite insieme con Draghi. E io oggi sono felice che questo formidabile turpinatorio abbia raggiunto il suo popolo una volta di più. Sarei però felicissimo se fosse l'ultima.

Ehilà, Beppe!

MATTIA FELTRI

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





BORSA +0,18% 1€ = \$1,2147

BORSE ESTERE		INDICATORI	
Dow Jones	31.358	Euro-Barline	0,8776
Nasdaq	13.982	Euro-Yen	127,12
S&P 500	3.924	Euro-Fr.Sv.	1,0802
Hsiang	38.808	Euro-Yuan	7,8448
Francoforta	14.041	Btp 10 Y	0,4660
Zurigo	10.853	Bund 10 Y	-0,4880
Londra	5.829	FUTURE	
Parigi	5.870	Euro-Btp	100,89
VALUTE		Euro-Doll.	172,49
Euro-Dollaro	1,2147	Ftes Mib	23.307,24

Per i diritti tv la Serie A adesso bussa a Discovery per affiancare l'offerta Dazn

I club sondano il gruppo americano, ma Sky non molla. Intanto Cairo insiste per trattare con i fondi di private equity **Montanari a pagina 15**



New York, via alle sfilate senza big

Tra i grandi assenti Ralph Lauren e Michael Kors **Bittau in MF Fashion**

Anno 10001 n. 030
Venerdì 12 Febbraio 2021

€4,00* *Classedificatori*

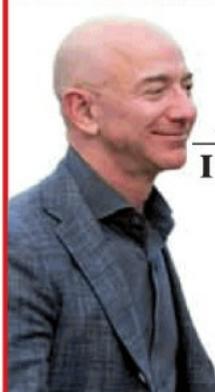
*In abbonamento: obbligatorio l'ad esclusivo con Gentleman a €4,00 (MF €2,00 + Gentleman €2,00)



Copyright Magazine for Fashion n. 108 n. 120-0-020 - 12021 - Copyright Magazine for Design n. 51 n. 4700-0-020 - 12021 - Copyright Illustrazioni n. 107 n. 4-020-0-020 - 12021

POTERE MENTRE IL SALVATORE DELL'EURO VA AL COLLE, BEZOS PREPARA LA SUA VALUTA

Anche Amazon batte moneta



All'inizio servirà a **pagare** i servizi della stessa **big tech**
Il **bitcoin** sale ancora e adesso **piace** pure a Bny Mellon
Intanto **Microsoft** guida da sola: accordo con **Volkswagen**



I GRILLINI SALGONO SUL CARRO DI DRAGHI, ORA I MINISTRI

MINIMISTORICI
Il tasso del Btp scende a 0,46% e lo spread cala a 91 punti

EMERGENZA FINITA
Unicoop Tirr. ridà il prestito e ritorna al profitto

BILANCIO
Agricole Italia, utili a 737 mln Opa su Creval? Prezzo giusto

eLegere
your SOP enzyme activator

DIGITAL TRANSFORMATION MADE EASY
elegere.com

Enel x, con Legambiente uno studio per decarbonizzazione settore marittimo

Priorità nello studio priorità a innovazione tecnologica con cold ironing, efficientamento energetico degli scali e integrazione tra porti e rete ferroviaria

Enel x, con Legambiente uno studio per decarbonizzazione settore marittimo e porti verdi. Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando "corridoi green", progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. È questa la rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la global business line del Gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l'ambiente e integri l'innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Il report "Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile", presentato oggi nel corso del webinar, in diretta sulla pagina Facebook e sul sito della Nuova Ecologia e Legambiente.it., fa il punto anche sulle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in porto grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. Nel tracciare questa rotta, sono sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021: finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all'utilizzo dei motori di bordo; introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità; identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione; promuovere la progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili; sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettificazione dell'intero sistema portuale. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino; sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Tali misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità. Inoltre, queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell'International Maritime Organization (IMO), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Nel corso dell'evento on-line, moderato da Edoardo Zanchini vicepresidente di Legambiente, sono intervenuti: Carlo





Affari Italiani

Primo Piano

Legambiente, Tullio Berlinghi, Capo Segreteria Tecnica, Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, Luca Sisto Direttore Generale di Confitarma, Daniele Rossi, Presidente di **Assoporti** e dell' Autorità Portuale di Ravenna. "Il trasporto marittimo e le attività portuali - spiega Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale di Legambiente - risultano oggi ancora fortemente dipendenti per i loro consumi dalle fonti fossili. Con questo studio, realizzato insieme ad Enel X, abbiamo voluto mettere in evidenza le scelte che possono innescare un virtuoso processo di rinnovamento e crescita dell' intero settore portuale e marittimo italiano. Da anni ci battiamo per ridurre l' inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing , una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci low carbon. Ma sono tante le azioni che oggi possono essere intraprese di innovazione nel settore nella direzione della sostenibilità, come raccontano le buone pratiche del report, già in atto in diversi parti del mondo che hanno puntato su tecnologie e processi finalizzati alla fornitura di energia pulita, all' integrazione dei servizi, alla migliore interazione tra gli attori portuali e le comunità locali e all' utilizzo di nuovi vettori marittimi più efficienti. L' Italia non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica". "L' elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra è un passaggio necessario per dare un' ulteriore spinta al processo di transizione energetica in atto in altri settori industriali" ha dichiarato Carlo Tamburi, Direttore Enel Italia. "Enel ha intrapreso la strada della progressiva decarbonizzazione delle proprie attività grazie a investimenti nella produzione di energia da fonti rinnovabili, nella digitalizzazione delle reti ed elettrificazione dei consumi; scelte che hanno come comune denominatore la sostenibilità, pilastro della strategia di business dell' azienda. In linea con questa filosofia abbiamo presentato oggi lo studio realizzato in collaborazione con Legambiente che mostra come il cold ironing non sia solo una scelta vincente in termini di riduzione di emissioni climalteranti, ma anche un' opportunità di innovazione e di crescita industriale per l' intero comparto marittimo italiano". Focus principale dello studio è il cold ironing, su cui sta crescendo l' attenzione e l' interesse da parte delle amministrazioni portuali che stanno sviluppando progetti di elettrificazione. Nello studio Legambiente ed Enel X ricordano che la decarbonizzazione del settore portuale, del trasporto marittimo e della logistica di terra ad esso associata, è una priorità indicata nella Sustainable and Smart Mobility Strategy europea ed un' emergenza a diverso titolo indicata da operatori ed organizzazioni quali l' Organizzazione Europea dei Porti Marittimi. La stessa Commissione Europea ha stabilito l' obiettivo di ridurre del 90% le emissioni legate al settore dei trasporti entro il 2050 e nell' ambito delle misure Green Deal promuove lo sviluppo di alternative sostenibili ai combustibili fossili. A tal riguardo nello studio presentato oggi si pone l' attenzione anche sui combustibili per la decarbonizzazione del trasporto navale e sulla prospettiva della sua elettrificazione. Sono diverse, nel mondo, le sperimentazioni di traghetti basati sulla propulsione elettrica su distanze brevi, con chiari vantaggi in termini di abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti. Per quanto riguarda il trasporto marittimo a zero emissioni, nel report si analizza quello legato all' idrogeno rinnovabile, l' ammoniaca rinnovabile o le batterie da elettricità verde. La scelta della tecnologia dipenderà anche dalla distanza che le singole navi devono percorrere. L' uso di batterie per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni. Ad esempio, l' uso di batterie per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni potrebbe diventare una soluzione diffusa per i trasporti a corto raggio nel breve futuro. Già oggi piccole navi alimentate a batteria eseguono servizi di linea in Cina e Norvegia. Nei trasporti a lungo raggio l' alimentazione elettrica via batteria non sembra una soluzione ancora sostenibile a causa degli elevati costi, dimensioni e peso delle batterie realizzate con le attuali tecnologie. A meno di importanti sviluppi in tal senso, l' idrogeno e l' ammoniaca rinnovabili rappresentano oggi opzioni più concrete, sebbene ancora lontane dall' essere tecnologicamente e commercialmente mature. Per costruire una filiera del

trasporto merci sostenibile occorre inoltre integrare le infrastrutture portuali con quelle ferroviarie, in modo da rendere competitiva la filiera logistica. Per questo Legambiente ed Enel X sottolineano l'importanza di attivare dei corridoi green. Gran parte dei porti italiani sono dotati di connessione



Affari Italiani

Primo Piano

alla rete ferroviaria nazionale e molti di questi collegamenti risultano essere elettrificati, ma per garantire filiere efficienti occorre fare in modo che queste connessioni siano garantite in tutti i porti principali e con efficienti raccordi alla rete, per ridurre i tempi, così come di infrastrutture logistiche di smistamento nei porti o nell' entroterra. In Italia, il porto di Trieste (con linee e operatore ferroviario integrato con Monfalcone e Porto Nogaro), con i nuovi collegamenti ferroviari in via di completamento, ha recentemente raggiunto una capacità di 2 milioni di TEUs/anno, in gran parte orientato verso l' Austria-Nord Europa, la Slovenia-Est Europa e Padova-Milano. Il Porto di Trieste dispone di 6 binari di 750m di lunghezza per la composizione di treni, con un flusso di 200 treni alla settimana, qualificandosi come primo porto italiano per merci extra-UE e per traffico ferroviario. Sono diversi i casi di successo in cui il cold ironing si dimostra un' efficace soluzione per la decarbonizzazione dei consumi navali in porto . Si possono citare i casi di Gothenburg in Svezia, Rotterdam nei Paesi Bassi, Los Angeles in USA, Vancouver in Canada, Lübeck in Germania, Bergen in Norvegia, Marsiglia in Francia. Solo per fare un esempio, già nel 1989 il porto di Gothenburg è stato dotato di un sistema cold ironing e oggi l' intera struttura beneficia di sei unità di cold ironing (una ulteriore è in fase di realizzazione). In Francia, nel 2017 al porto di Marsiglia sono stati realizzati tre punti di connessione cold ironing per navi traghetto e, grazie a un ulteriore piano di investimenti di 22 milioni di euro, il porto ambisce a diventare 100% elettrico entro il 2025. In questo caso, l' installazione del cold ironing è stata sostenuta da fondi pubblici forniti dall' UE, oltre che dal governo francese. Infine, un altro caso studio è rappresentato dal porto di Los Angeles, il principale porto merci dell' emisfero occidentale e uno dei principali protagonisti mondiali del cold ironing . Le prime infrastrutture sono state realizzate già nel 2004 con la California Environmental Protection Agency che ne ha supportato la successiva progressiva espansione, introducendo nel 2007 anche un regolamento per mitigare le emissioni di particolato e ossidi di azoto in porto che hanno reso il cold ironing una virtuosa soluzione per rientrare nei limiti. [Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per leggerli.](#)

Innovazione,rinnovabili,lotta inquinamento, ecco porti verdi

Innovazione tecnologica, digitalizzazione, efficientamento energetico degli porti, integrazione tra porti e rete ferroviaria ('corridoi green'), progressiva elettrificazione dei consumi con fonti rinnovabili e supporto all'adeguamento degli scali e della flotta navale. E' questo il quadro delle sei azioni chiave per portare avanti la lotta alla crisi climatica attraverso la decarbonizzazione del trasporto marittimo secondo Legambiente ed Enel X (la global business line del Gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare) contenuta nel rapporto 'Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile', presentato oggi nel corso di un webinar in diretta su facebook e sul sito della Nuova Ecologia e di Legambiente. Dal documento messo punto emerge come questa sia "un'importante opportunità di innovazione, rafforzamento della filiera industriale del Paese e riduzione dell'inquinamento nelle città portuali italiane". In particolare, tra i capisaldi c'è il contributo tecnologico che può arrivare dal 'cold ironing', cioè dalla possibilità di abbattere le emissioni fornendo energia dalla terraferma alle navi ormeggiate in porto, fino ad azzerarle "se si alimentano con le rinnovabili";

oltre alla conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. In questo modo si può tagliare anche l'inquinamento: le emissioni associate a questo settore - viene spiegato - "sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra". "Il trasporto marittimo e le attività portuali - spiega Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente - risultano oggi ancora fortemente dipendenti per i loro consumi dalle fonti fossili. Da anni ci battiamo per ridurre l'inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing, una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci" a basso impatto di carbonio; "l'Italia - continua Zanchini - non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del Recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica". Elemento centrale per la decarbonizzazione è il tema del cold ironing; il rapporto ricorda che ridurre le emissioni è "una priorità" della Sustainable and smart mobility strategy europea ed "un'emergenza indicata da operatori e dall'Organizzazione europea dei porti marittimi". E che la commissione Ue ha stabilito "l'obiettivo di ridurre del 90% le emissioni legate al settore dei trasporti entro il 2050 e nell'ambito delle misure Green Deal promuove lo sviluppo di alternative sostenibili ai combustibili fossili". Si fa poi riferimento alla prospettiva dell'elettrificazione del trasporto fino a quello a 'zero emissioni' legato all'idrogeno rinnovabile, l'ammoniaca rinnovabile o le batterie da elettricità verde. Mentre sul versante della filiera merci serve "integrare le infrastrutture portuali con quelle ferroviarie, in modo da rendere competitiva la logistica", con l'attivazione dei "corridoi 'green'". Per Legambiente e Enel X sono sei le azioni per il 2021: una tariffa elettrica dedicata al cold ironing; introdurre finanziamenti pubblici per accelerare la transizione; avviare il processo di elettrificazione e progressività nell'uso di fonti rinnovabili; road map per l'elettrificazione dei porti; sviluppare infrastrutture ferroviarie nei porti. Anche perché - concludono - "l'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T (la rete trans-europea dei trasporti) permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino". (ANSA).



Porti e trasporti, rivoluzione "verde"

ROMA I porti diventano "verdi" e sono pronti alla transizione ecologica. I capisaldi sono racchiusi in sei azioni chiave: innovazione tecnologica e digitalizzazione, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria ("corridoi green"), progressiva elettrificazione dei consumi con fonti rinnovabili e supporto all' adeguamento degli scali e della flotta navale. A delineare la strada per la lotta alla crisi climatica attraverso la decarbonizzazione del trasporto marittimo ci pensa il nuovo rapporto "Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile", messo a punto da Legambiente e Enel X. Un percorso - viene spiegato dal documento - che è «un' importante opportunità di innovazione, rafforzamento della filiera industriale del Paese e di riduzione dell' inquinamento nelle città portuali italiane». In particolare, è fondamentale il contributo tecnologico che può arrivare dal "cold ironing", cioè dalla possibilità di abbattere le emissioni fornendo energia dalla terraferma alle navi ormeggiate in porto, fino ad azzerarle se la produzione arriva da rinnovabili. Anche perché - dicono - «l' abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T (la rete trans-europea dei trasporti) permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino». Tra l' altro vengono menzionati casi di successo di cold ironing nel mondo, come a Gothenburg in Svezia, a Rotterdam nei Paesi Bassi, a Los Angeles in Usa, a Vancouver in Canada, a Marsiglia in Francia. Il rapporto fa poi riferimento alla prospettiva dell' elettrificazione del trasporto fino a quello a "zero emissioni" legato all' idrogeno rinnovabile, l' ammoniaca rinnovabile o le batterie da elettricità verde. Mentre sul versante della filiera merci è necessario «integrare le infrastrutture portuali con quelle ferroviarie, in modo da rendere competitiva la logistica», con l' attivazione dei "corridoi green». Nello specifico - per Legambiente e "Enel X" - sono sei le azioni più urgenti da attuare per il 2021: una tariffa elettrica dedicata al cold ironing; introdurre finanziamenti pubblici per accelerare la transizione; avviare il processo di elettrificazione e progressività nell' uso di fonti rinnovabili; road map per l' elettrificazione dei porti; sviluppare infrastrutture ferroviarie nei porti. Con queste azioni sarebbe possibile anche tagliare «l' inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra». Basti pensare che le emissioni associate a questo settore «sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all' anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra». E che «se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, queste emissioni rischiano di aumentare in modo significativo; secondo lo studio dell' International maritime organization (Imo), le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi di Parigi». Innovazione, integrazione adeguamento di scalie delle flotte navali.



Studio di Enel X e Legambiente per accelerare la decarbonizzazione del settore marittimo

Proposte sei azioni prioritarie per il 2021 Enel X, la divisione di Enel per la progettazione e lo sviluppo di prodotti e servizi incentrati sui principi di sostenibilità ed economia circolare, e l'associazione ambientalista Legambiente hanno presentato uno studio che ha lo scopo di definire un percorso per accelerare la decarbonizzazione del settore marittimo che è incentrato su sei azioni a cui dare priorità nel 2021: finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing; introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità; identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione; promuovere la progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili; sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettrificazione per l'intero sistema portuale; sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con il sistema ferroviario nazionale al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Il report "Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile", che è stato presentato oggi nel corso di un webinar, fa il punto anche sulle best practice di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in porto grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. «Il trasporto marittimo e le attività portuali - ha spiegato il vicepresidente nazionale di Legambiente, Edoardo Zanchini - risultano oggi ancora fortemente dipendenti per i loro consumi dalle fonti fossili. Con questo studio, realizzato insieme ad Enel X, abbiamo voluto mettere in evidenza le scelte che possono innescare un virtuoso processo di rinnovamento e crescita dell'intero settore portuale e marittimo italiano. Da anni - ha ricordato Zanchini - ci battiamo per ridurre l'inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing, una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci low carbon. Ma sono tante le azioni che oggi possono essere intraprese di innovazione nel settore nella direzione della sostenibilità, come raccontano le buone pratiche del report, già in atto in diverse parti del mondo che hanno puntato su tecnologie e processi finalizzati alla fornitura di energia pulita, all'integrazione dei servizi, alla migliore interazione tra gli attori portuali e le comunità locali e all'utilizzo di nuovi vettori marittimi più efficienti. L'Italia non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica».



La decarbonizzazione delle infrastrutture portuali, sei azioni chiave

Redazione Key4biz

Lo studio condotto da Enel X e Legambiente traccia per la prima volta la rotta da seguire per accelerare la decarbonizzazione del settore marittimo: un'importante opportunità di innovazione, rafforzamento della filiera industriale del Paese e riduzione dell'inquinamento nelle città portuali italiane. Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando 'corridoi green', progressiva elettificazione dei consumi attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale.

Il Report e le 6 azioni chiave È questa la rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la global business line del Gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l'ambiente e integri l'innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Il report 'Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile', presentato oggi nel corso del webinar, in diretta sulla pagina Facebook e sul sito della Nuova Ecologia e Legambiente.it, fa il punto anche sulle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in porto grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. Nel tracciare questa rotta, sono sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021: 1) finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all'utilizzo dei motori di bordo, 2) introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità, 3) identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettificazione, 4) promuovere la progressiva elettificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili, 5) sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettificazione dell'intero sistema portuale. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino, 6) sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Tali misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità. Inoltre, queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell'International Maritime Organization (IMO), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del



trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell' accordo di Parigi. L' evento online Nel corso dell' evento on-line, moderato da Edoardo Zanchini vicepresidente di Legambiente, sono intervenuti:



Key4Biz

Primo Piano

Carlo Tamburi , Direttore Enel Italia, Augusto Raggi Responsabile Enel X Italia, Eliano Russo , Responsabile e-Industries di Enel X, Cristiana Biondo Ufficio clima ed energia Legambiente, Tullio Berlinghi , Capo Segreteria Tecnica, Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Giuseppe Catalano , Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, Luca Sisto Direttore Generale di Confitarma, Daniele Rossi , Presidente di **Assoport** e dell' Autorità Portuale di Ravenna. ' Il trasporto marittimo e le attività portuali - spiega Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale di Legambiente - risultano oggi ancora fortemente dipendenti per i loro consumi dalle fonti fossili. Con questo studio, realizzato insieme ad Enel X, abbiamo voluto mettere in evidenza le scelte che possono innescare un virtuoso processo di rinnovamento e crescita dell' intero settore portuale e marittimo italiano. Da anni ci battiamo per ridurre l' inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing, una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci low carbon. Ma sono tante le azioni che oggi possono essere intraprese di innovazione nel settore nella direzione della sostenibilità, come raccontano le buone pratiche del report, già in atto in diversi parti del mondo che hanno puntato su tecnologie e processi finalizzati alla fornitura di energia pulita, all' integrazione dei servizi, alla migliore interazione tra gli attori portuali e le comunità locali e all' utilizzo di nuovi vettori marittimi più efficienti. L' Italia non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica '. ' L' elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra è un passaggio necessario per dare un' ulteriore spinta al processo di transizione energetica in atto in altri settori industriali ' ha dichiarato Carlo Tamburi, Direttore Enel Italia. ' Enel ha intrapreso la strada della progressiva decarbonizzazione delle proprie attività grazie a investimenti nella produzione di energia da fonti rinnovabili, nella digitalizzazione delle reti ed elettrificazione dei consumi; scelte che hanno come comune denominatore la sostenibilità, pilastro della strategia di business dell' azienda. In linea con questa filosofia abbiamo presentato oggi lo studio realizzato in collaborazione con Legambiente che mostra come il cold ironing non sia solo una scelta vincente in termini di riduzione di emissioni climalteranti, ma anche un' opportunità di innovazione e di crescita industriale per l' intero comparto marittimo italiano '. Prospettive di decarbonizzazione Focus principale dello studio è il cold ironing, su cui sta crescendo l' attenzione e l' interesse da parte delle amministrazioni portuali che stanno sviluppando progetti di elettrificazione. Nello studio Legambiente ed Enel X ricordano che la decarbonizzazione del settore portuale, del trasporto marittimo e della logistica di terra ad esso associata, è una priorità indicata nella Sustainable and Smart Mobility Strategy europea ed un' emergenza a diverso titolo indicata da operatori ed organizzazioni quali l' Organizzazione Europea dei Porti Marittimi. La stessa Commissione Europea ha stabilito l' obiettivo di ridurre del 90% le emissioni legate al settore dei trasporti entro il 2050 e nell' ambito delle misure Green Deal promuove lo sviluppo di alternative sostenibili ai combustibili fossili. A tal riguardo nello studio presentato oggi si pone l' attenzione anche sui combustibili per la decarbonizzazione del trasporto navale e sulla prospettiva della sua elettrificazione. Sono diverse, nel mondo, le sperimentazioni di traghetti basati sulla propulsione elettrica su distanze brevi, con chiari vantaggi in termini di abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti. Per quanto riguarda il trasporto marittimo a zero emissioni, nel report si analizza quello legato all' idrogeno rinnovabile, l' ammoniaca rinnovabile o le batterie da elettricità verde. La scelta della tecnologia dipenderà anche dalla distanza che le singole navi devono percorrere. L' uso di batterie per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni. Ad esempio, l' uso di batterie per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni potrebbe diventare una soluzione diffusa per i trasporti a corto raggio nel breve futuro. Già oggi piccole navi alimentate a batteria eseguono servizi di linea in Cina e Norvegia. Nei trasporti a lungo raggio l' alimentazione elettrica via batteria non sembra una soluzione ancora sostenibile a causa degli elevati costi, dimensioni e peso delle batterie realizzate con le attuali tecnologie. A meno di

importanti sviluppi in tal senso, l' idrogeno e l' ammoniaca rinnovabili rappresentano oggi opzioni più concrete, sebbene ancora lontane dall' essere tecnologicamente e commercialmente mature. Integrazione tra porti e rete ferroviaria Per costruire una filiera del trasporto merci sostenibile occorre inoltre integrare le infrastrutture



Key4Biz

Primo Piano

portuali con quelle ferroviarie, in modo da rendere competitiva la filiera logistica. Per questo Legambiente ed Enel X sottolineano l'importanza di attivare dei corridoi green. Gran parte dei porti italiani sono dotati di connessione alla rete ferroviaria nazionale e molti di questi collegamenti risultano essere elettrificati, ma per garantire filiere efficienti occorre fare in modo che queste connessioni siano garantite in tutti i porti principali e con efficienti raccordi alla rete, per ridurre i tempi, così come di infrastrutture logistiche di smistamento nei porti o nell'entroterra. In Italia, il porto di Trieste (con linee e operatore ferroviario integrato con Monfalcone e Porto Nogaro), con i nuovi collegamenti ferroviari in via di completamento, ha recentemente raggiunto una capacità di 2 milioni di TEUs/anno, in gran parte orientato verso l'Austria-Nord Europa, la Slovenia-Est Europa e Padova-Milano. Il Porto di Trieste dispone di 6 binari di 750m di lunghezza per la composizione di treni, con un flusso di 200 treni alla settimana, qualificandosi come primo porto italiano per merci extra-UE e per traffico ferroviario. Buone pratiche dal mondo Sono diversi i casi di successo in cui il cold ironing si dimostra un'efficace soluzione per la decarbonizzazione dei consumi navali in porto. Si possono citare i casi di Gothenburg in Svezia, Rotterdam nei Paesi Bassi, Los Angeles in USA, Vancouver in Canada, Lübeck in Germania, Bergen in Norvegia, Marsiglia in Francia. Solo per fare un esempio, già nel 1989 il porto di Gothenburg è stato dotato di un sistema cold ironing e oggi l'intera struttura beneficia di sei unità di cold ironing (una ulteriore è in fase di realizzazione). In Francia, nel 2017 al porto di Marsiglia sono stati realizzati tre punti di connessione cold ironing per navi traghetto e, grazie a un ulteriore piano di investimenti di 22 milioni di euro, il porto ambisce a diventare 100% elettrico entro il 2025. In questo caso, l'installazione del cold ironing è stata sostenuta da fondi pubblici forniti dall'UE, oltre che dal governo francese. Infine, un altro caso studio è rappresentato dal porto di Los Angeles, il principale porto merci dell'emisfero occidentale e uno dei principali protagonisti mondiali del cold ironing. Le prime infrastrutture sono state realizzate già nel 2004 con la California Environmental Protection Agency che ne ha supportato la successiva progressiva espansione, introducendo nel 2007 anche un regolamento per mitigare le emissioni di particolato e ossidi di azoto in porto che hanno reso il cold ironing una virtuosa soluzione per rientrare nei limiti.

Porti verdi, la road map per la decarbonizzazione del trasporto marittimo

Nata Nel È La Voce Storica Dell' Informazione Ambientale In Italia. Vedi Qui La Voce Sulla Wikipedia

Le emissioni del settore potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell' accordo di Parigi. Cambiare rotta è possibile, come spiega il report di Legambiente ed Enel X La decarbonizzazione del trasporto marittimo, resa possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l' elettrificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra, può dare un contributo determinante nella lotta alla crisi climatica. Lo spiega il report Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile di Legambiente ed Enel X, presentato oggi nel corso del webinar , in diretta sulla pagina Facebook e sul sito della Nuova Ecologia e Legambiente.it. Alla presentazione, moderata dal vicepresidente di Legambiente Edoardo Zanchini, hanno partecipato Carlo Tamburi, direttore di Enel Italia, Augusto Raggi, responsabile di Enel X Italia, Eliano Russo, responsabile e-Industries di Enel X, Cristiana Biondo, ufficio clima ed energia di Legambiente, Tullio Berleghi, capo segreteria tecnica del ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Giuseppe Catalano, coordinatore della struttura tecnica di missione del ministero per le

Infrastrutture e dei Trasporti, Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, Daniele Rossi, presidente di **Assoporti** e dell' Autorità Portuale di Ravenna. Il dossier fa il punto su un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando ' corridoi green ', progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l' utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. Particolare attenzione viene inoltre rivolta alle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in porto grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta con le fonti rinnovabili. Sei azioni da compiere per porti verdi in Italia Sono sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021 secondo il rapporto di Legambiente ed Enel X: 1) finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all' utilizzo dei motori di bordo; 2) introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità; 3) identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione; 4) promuovere la progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili 5) sviluppare una roadmap nazionale che preveda l' elettrificazione dell' intero sistema portuale. L' abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino; 6) sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Tali misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità. Inoltre queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell' inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO₂ all' anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non



saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell' International Maritime Organization (IMO), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare



La Nuova Ecologia

Primo Piano

tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell' accordo di Parigi. 'Il trasporto marittimo e le attività portuali - spiega Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale di Legambiente - risultano oggi ancora fortemente dipendenti per i loro consumi dalle fonti fossili. Con questo studio, realizzato insieme ad Enel X, abbiamo voluto mettere in evidenza le scelte che possono innescare un virtuoso processo di rinnovamento e crescita dell' intero settore portuale e marittimo italiano. Da anni ci battiamo per ridurre l' inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing , una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci low carbon. Ma sono tante le azioni che oggi possono essere intraprese di innovazione nel settore nella direzione della sostenibilità, come raccontano le buone pratiche del report, già in atto in diversi parti del mondo che hanno puntato su tecnologie e processi finalizzati alla fornitura di energia pulita, all' integrazione dei servizi, alla migliore interazione tra gli attori portuali e le comunità locali e all' utilizzo di nuovi vettori marittimi più efficienti. L' Italia non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica'. Da anni ci battiamo per ridurre l' inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing , una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci low carbon - Edoardo Zanchini 'L' elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra è un passaggio necessario per dare un' ulteriore spinta al processo di transizione energetica in atto in altri settori industriali' ha dichiarato Carlo Tamburi, Direttore Enel Italia. 'Enel ha intrapreso la strada della progressiva decarbonizzazione delle proprie attività grazie a investimenti nella produzione di energia da fonti rinnovabili, nella digitalizzazione delle reti ed elettrificazione dei consumi; scelte che hanno come comune denominatore la sostenibilità, pilastro della strategia di business dell' azienda. In linea con questa filosofia abbiamo presentato oggi lo studio realizzato in collaborazione con Legambiente che mostra come il cold ironing non sia solo una scelta vincente in termini di riduzione di emissioni climalteranti, ma anche un' opportunità di innovazione e di crescita di business per l' intero comparto marittimo italiano'. Prospettive di decarbonizzazione Focus principale dello studio è il cold ironing, su cui sta crescendo l' attenzione e l' interesse da parte delle amministrazioni portuali che stanno sviluppando progetti di elettrificazione. Nello studio Legambiente ed Enel X ricordano che la decarbonizzazione del settore portuale, del trasporto marittimo e della logistica di terra ad esso associata, è una priorità indicata nella Sustainable and Smart Mobility Strategy europea ed un' emergenza a diverso titolo indicata da operatori ed organizzazioni quali l' Organizzazione Europea dei Porti Marittimi. La stessa Commissione Europea ha stabilito l' obiettivo di ridurre del 90% le emissioni legate al settore dei trasporti entro il 2050 e nell' ambito delle misure Green Deal promuove lo sviluppo di alternative sostenibili ai combustibili fossili. A tal riguardo nello studio presentato oggi si pone l' attenzione anche sui combustibili per la decarbonizzazione del trasporto navale e sulla prospettiva della sua elettrificazione. Sono diverse, nel mondo, le sperimentazioni di traghetti basati sulla propulsione elettrica su distanze brevi, con chiari vantaggi in termini di abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti. Per quanto riguarda il trasporto marittimo a zero emissioni, nel report si analizza quello legato all' idrogeno rinnovabile, l' ammoniaca rinnovabile o le batterie da elettricità verde. La scelta della tecnologia dipenderà anche dalla distanza che le singole navi devono percorrere. L' uso di batterie per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni. Ad esempio l' uso di batterie per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni potrebbe diventare una soluzione diffusa per i trasporti a corto raggio nel breve futuro. Già oggi piccole navi alimentate a batteria eseguono servizi di linea in Cina e Norvegia. Nei trasporti a lungo raggio l' alimentazione elettrica via batteria non sembra una soluzione ancora sostenibile a causa degli elevati costi, dimensioni e peso delle batterie realizzate con le attuali tecnologie. A meno di importanti sviluppi in tal senso, l' idrogeno e l' ammoniaca rinnovabili rappresentano oggi opzioni più concrete, sebbene ancora lontane dall' essere tecnologicamente e commercialmente mature. Integrazione

tra porti e rete ferroviaria Per costruire una filiera del trasporto merci sostenibile occorre inoltre integrare le infrastrutture portuali con quelle ferroviarie, in modo da rendere competitiva la filiera logistica. Per questo Legambiente



La Nuova Ecologia

Primo Piano

ed Enel X sottolineano l'importanza di attivare dei corridoi green. Gran parte dei porti italiani sono dotati di connessione alla rete ferroviaria nazionale e molti di questi collegamenti risultano essere elettrificati, ma per garantire filiere efficienti occorre fare in modo che queste connessioni siano garantite in tutti i porti principali e con efficienti raccordi alla rete, per ridurre i tempi, così come di infrastrutture logistiche di smistamento nei porti o nell'entroterra. In Italia il porto di Trieste (con linee e operatore ferroviario integrato con Monfalcone e Porto Nogaro), con i nuovi collegamenti ferroviari in via di completamento, ha recentemente raggiunto una capacità di 2 milioni di TEUs/anno, in gran parte orientato verso l'Austria-Nord Europa, la Slovenia-Est Europa e Padova-Milano. Il Porto di Trieste dispone di 6 binari di 750m di lunghezza per la composizione di treni, con un flusso di 200 treni alla settimana, qualificandosi come primo porto italiano per merci extra-UE e per traffico ferroviario. Porti verdi, buone pratiche dal mondo Sono diversi i casi di successo in cui il cold ironing si dimostra un'efficace soluzione per la decarbonizzazione dei consumi navali in porto. Si possono citare i casi di Gothenburg in Svezia, Rotterdam nei Paesi Bassi, Los Angeles in USA, Vancouver in Canada, Lübeck in Germania, Bergen in Norvegia, Marsiglia in Francia. Solo per fare un esempio, già nel 1989 il porto di Gothenburg è stato dotato di un sistema cold ironing e oggi l'intera struttura beneficia di sei unità di cold ironing (una ulteriore è in fase di realizzazione). In Francia, nel 2017 al porto di Marsiglia sono stati realizzati tre punti di connessione cold ironing per navi traghetto e, grazie a un ulteriore piano di investimenti di 22 milioni di euro, il porto ambisce a diventare 100% elettrico entro il 2025. In questo caso, l'installazione del cold ironing è stata sostenuta da fondi pubblici forniti dall'UE, oltre che dal governo francese. Infine, un altro caso studio è rappresentato dal porto di Los Angeles, il principale porto merci dell'emisfero occidentale e uno dei principali protagonisti mondiali del cold ironing. Le prime infrastrutture sono state realizzate già nel 2004 con la California Environmental Protection Agency che ne ha supportato la successiva progressiva espansione, introducendo nel 2007 anche un regolamento per mitigare le emissioni di particolato e ossidi di azoto in porto che hanno reso il cold ironing una virtuosa soluzione per rientrare nei limiti. Per approfondire: Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile Scarica il report.

transizione ecologica

Anche i porti diventano "green"

Un rapporto di Legambiente ed Enel X indica la rotta per la decarbonizzazione. È stato scritto nel 2015, auspicando l'alleanza ecologia-finanza

FAUSTO GASPARRONI

ROMA «La finanza può allearsi con l' ecologia per un futuro migliore del nostro mondo: cambiare si può». Si parla molto in questi giorni del nuovo ministero per la Transizione ecologica che dovrebbe diventare centrale nel nuovo governo guidato da Mario Draghi. Ma pochi sanno che un vero libro-manifesto sul concetto di «transizione ecologica» è stato scritto da un gesuita, il francese padre Gael Giraud, oggi cinquantenne, economista ed ex banchiere, che l' ha pubblicato in Italia nel 2015 con la Emi (Editrice Missionaria Italiana). Un aspetto che si lega singolarmente con la circostanza di Draghi ex allievo dei Gesuiti, di cui altrettanto si è molto parlato. Tra l' altro padre Giraud, specialista in economia matematica, entrato nella Compagnia di Gesù nel 2004 e ordinato sacerdote il 14 dicembre 2013, è stato dal 2015 al 2019 Chief Economist dell' Agenzia francese per lo sviluppo (Afd). Il suo «Transizione ecologica. La finanza a servizio della nuova frontiera dell' economia» (Emi, pp. 288, 16 euro), con la prefazione del sociologo della Cattolica Mauro Magatti, è un saggio di economia ma si legge quasi come un thriller. Come in un giallo, l' autore

indaga partendo dagli indizi (subprime, cartolarizzazioni, Collateralized Debt Obligations...), identifica le prove (le scommesse fraudolente delle banche sulla pelle dei correntisti), cerca il colpevole («la crisi è morale»), rintraccia il movente («la legge del più forte»). Ma Gael Giraud, che prima di esser gesuita è stato banchiere e conosce di persona il mondo degli hedge fund e delle Banche centrali, si spinge oltre. E traccia la strada per cercare un futuro di vita alla nostra società, rattappata dentro lo schema del «paradigma tecnocratico» (papa Francesco) che mira a ottenere di più (risorse, prodotti, benessere) con meno (sforzi, investimenti, partecipazione). ROMA I porti diventano «verdi» e sono pronti alla transizione ecologica. I capisaldi sono racchiusi in sei azioni chiave: innovazione tecnologica e digitalizzazione, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria (corridoi green), progressiva elettrificazione dei consumi con fonti rinnovabili e supporto all' adeguamento degli scali e della flotta navale. A delineare la strada per la lotta alla crisi climatica attraverso la decarbonizzazione del trasporto marittimo ci pensa il nuovo rapporto «Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile», messo a punto da Legambiente e Enel X. Un percorso - viene spiegato dal documento - che è «un' importante opportunità di innovazione, rafforzamento della filiera industriale del Paese e di riduzione dell' inquinamento nelle città portuali italiane». In particolare, è fondamentale il contributo tecnologico che può arrivare dal «cold ironing», cioè dalla possibilità di abbattere le emissioni fornendo energia dalla terraferma alle navi ormeggiate in porto, fino ad azzerarle se la produzione arriva da rinnovabili. Anche perché - dicono - «l' abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T (la rete trans-europea dei trasporti) permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino». Tra l' altro vengono menzionati casi di successo di cold ironing nel mondo, come a Gothenburg in Svezia, a Rotterdam nei Paesi Bassi, a Los Angeles in Usa, a Vancouver in Canada, a Marsiglia in Francia. Il rapporto fa poi riferimento alla prospettiva dell' elettrificazione del trasporto fino a quello a



«zero emissioni» legato all' idrogeno rinnovabile, l' ammoniaca rinnovabile o le batterie da elettricità verde. Mentre sul versante della filiera merci è necessario «integrare le infrastrutture portuali con quelle ferroviarie, in modo da rendere competitiva la logistica», con l' attivazione dei «corridoi green». Nello specifico - per Legambiente e Enel X - sono sei le azioni più urgenti da attuare per il 2021: una tariffa elettrica



La Nuova Sardegna

Primo Piano

dedicata al cold ironing; introdurre finanziamenti pubblici per accelerare la transizione; avviare il processo di elettrificazione e progressività nell' uso di fonti rinnovabili; road map per l' elettrificazione dei porti; sviluppare infrastrutture ferroviarie nei porti. Con queste azioni sarebbe possibile anche tagliare «l' inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra». Basti pensare che le emissioni associate a questo settore «sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all' anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra».

Porti verdi, la rotta verso uno sviluppo sostenibile

Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi

11 febbraio 2021 - 12.25 (Teleborsa) - Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando 'corridoi green', progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi a minor impatto ambientale. È questa la rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la global business line del Gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l'ambiente e integri l'innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Il report 'Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile', presentato oggi nel corso del webinar, in diretta sulla pagina Facebook e sul sito della Nuova Ecologia e Legambiente.it., fa il punto anche sulle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in porto grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. Nel tracciare questa rotta, sono sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021: finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all'utilizzo dei motori di bordo; introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità; identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione; promuovere la progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili, sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettificazione dell'intero sistema portuale. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635 mila tonnellate di gasolio marino, sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Tali misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità. Inoltre, queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell'International Maritime Organization (IMO), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Nel corso dell'evento on-line, moderato da Edoardo Zanchini vicepresidente di Legambiente, sono intervenuti: Carlo Tamburi, Direttore Enel Italia, Augusto Raggi





Territorio e del Mare, Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, Luca Sisto Direttore Generale di Confitarma, Daniele Rossi, Presidente di **Assoporti** e dell' Autorità Portuale di Ravenna. " Il trasporto marittimo e le attività portuali risultano oggi ancora fortemente dipendenti per i loro consumi dalle fonti fossili . Con questo studio, realizzato insieme ad Enel X, abbiamo voluto mettere in evidenza le scelte che possono innescare un virtuoso processo di rinnovamento e crescita dell' intero settore portuale e marittimo italiano - spiega Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale di Legambiente - . Da anni ci battiamo per ridurre l' inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing, una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci low carbon. Ma sono tante le azioni che oggi possono essere intraprese di innovazione nel settore nella direzione della sostenibilità, come raccontano le buone pratiche del report, già in atto in diversi parti del mondo che hanno puntato su tecnologie e processi finalizzati alla fornitura di energia pulita, all' integrazione dei servizi, alla migliore interazione tra gli attori portuali e le comunità locali e all' utilizzo di nuovi vettori marittimi più efficienti. L' Italia non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica ". ' L' elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra è un passaggio necessario per dare un' ulteriore spinta al processo di transizione energetica in atto in altri settori industriali' - ha dichiarato Carlo Tamburi, Direttore Enel Italia - . 'Enel ha intrapreso la strada della progressiva decarbonizzazione delle proprie attività grazie a investimenti nella produzione di energia da fonti rinnovabili, nella digitalizzazione delle reti ed elettrificazione dei consumi; scelte che hanno come comune denominatore la sostenibilità, pilastro della strategia di business dell' azienda. In linea con questa filosofia abbiamo presentato oggi lo studio realizzato in collaborazione con Legambiente che mostra come il cold ironing non sia solo una scelta vincente in termini di riduzione di emissioni climalteranti, ma anche un' opportunità di innovazione e di crescita industriale per l' intero comparto marittimo italiano'.

Crisi climatica, urge una svolta verde nel settore dei trasporti marittimi

redazione

Legambiente ed Enel X presentano report sulla tecnologia per ridurre le emissioni navali. Si punta sul 'cold ironing' che permette una connessione alla rete elettrica sulla terraferma ROMA - Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando 'corridoi green', progressiva elettificazione dei consumi attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. È questa la rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la global business line del Gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l'ambiente e integri l'innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Il report 'Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile' fa il punto anche sulle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in porto grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. Nel tracciare la rotta, sono sei le azioni prioritarie nel 2021: 1) finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all'utilizzo dei motori di bordo; 2) introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità; 3) identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettificazione; 4) promuovere la progressiva elettificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili; 5) sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettificazione dell'intero sistema portuale. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network Ten-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino; 6) sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Tali misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità. Inoltre, queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell'International Maritime Organization (Imo), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Nel corso dell'evento, moderato da Edoardo Zanchini vicepresidente di Legambiente, sono intervenuti tra gli altri: Carlo Tamburi,



direttore Enel Italia, Augusto Raggi responsabile Enel X Italia, Eliano Russo, responsabile e-Industries di Enel X, Luca Sisto direttore generale di Confitarma, Daniele Rossi, presidente di **Assoport**. 'Il trasporto marittimo e le attività portuali - spiega Zanchini - risultano ancora fortemente dipendenti



per i loro consumi dalle fonti fossili. Con questo studio, realizzato insieme ad Enel X, abbiamo voluto mettere in evidenza le scelte che possono innescare un virtuoso processo di rinnovamento e crescita dell'intero settore portuale e marittimo italiano. Da anni ci battiamo per ridurre l'inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing, una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci low carbon. L'Italia non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica'. 'L'elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra è un passaggio necessario per dare un'ulteriore spinta al processo di transizione energetica in atto in altri settori industriali' ha dichiarato Tamburi. 'Enel ha intrapreso la strada della progressiva decarbonizzazione delle proprie attività grazie a investimenti nella produzione di energia da fonti rinnovabili, nella digitalizzazione delle reti ed elettrificazione dei consumi; scelte che hanno come comune denominatore la sostenibilità'. Le prospettive di decarbonizzazione Focus principale dello studio è il cold ironing, su cui sta crescendo l'attenzione e l'interesse da parte delle amministrazioni portuali che stanno sviluppando progetti di elettrificazione. Nello studio Legambiente ed Enel X ricordano che la decarbonizzazione del settore portuale, del trasporto marittimo e della logistica di terra ad esso associata, è una priorità indicata nella Sustainable and Smart Mobility Strategy europea ed un'emergenza indicata da operatori ed organizzazioni quali l'Organizzazione europea dei Porti marittimi. La stessa Commissione Ue ha stabilito l'obiettivo di ridurre del 90% le emissioni legate al settore dei trasporti entro il 2050 e nell'ambito delle misure Green Deal promuove lo sviluppo di alternative sostenibili ai combustibili fossili. A tal riguardo nello studio si pone l'attenzione anche sui combustibili per la decarbonizzazione del trasporto navale e sulla prospettiva della sua elettrificazione. Sono diverse, nel mondo, le sperimentazioni di traghetti basati sulla propulsione elettrica su distanze brevi, con chiari vantaggi in termini di abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti. Per quanto riguarda il trasporto marittimo a zero emissioni, nel report si analizza quello legato all'idrogeno rinnovabile, l'ammoniaca o le batterie da elettricità verde. La scelta della tecnologia dipenderà anche dalla distanza che le navi devono percorrere. Ad esempio, l'uso di batterie per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni potrebbe diventare una soluzione diffusa per i trasporti a corto raggio nel breve futuro. Già oggi piccole navi alimentate a batteria eseguono servizi di linea in Cina e Norvegia. Nei trasporti a lungo raggio l'alimentazione elettrica via batteria non sembra una soluzione ancora sostenibile a causa degli elevati costi, dimensioni e peso delle batterie realizzate con le attuali tecnologie. A meno di importanti sviluppi in tal senso, l'idrogeno e l'ammoniaca rinnovabili rappresentano opzioni più concrete, sebbene lontane dall'essere mature. Integrazione tra porti e ferrovia Per costruire una filiera del trasporto merci sostenibile occorre inoltre integrare le infrastrutture portuali con quelle ferroviarie, in modo da rendere competitiva la filiera logistica. Per questo Legambiente ed Enel X sottolineano l'importanza di attivare dei corridoi green. Gran parte dei porti italiani sono dotati di connessione alla rete ferroviaria nazionale e molti di questi collegamenti risultano essere elettrificati, ma per garantire filiere efficienti occorre fare in modo che queste connessioni siano garantite in tutti i porti principali e con efficienti raccordi alla rete, per ridurre i tempi, così come di infrastrutture logistiche di smistamento nei porti o nell'entroterra. In Italia, il porto di Trieste (con linee e operatore ferroviario integrato con Monfalcone e Porto Nogaro), con i nuovi collegamenti ferroviari in via di completamento, ha recentemente raggiunto una capacità di 2 milioni di TEUs/anno, in gran parte orientato verso l'Austria-Nord Europa, la Slovenia-Est Europa e Padova-Milano. Il Porto di Trieste dispone di 6 binari di 750m di lunghezza per la composizione di treni, con un flusso di 200 treni alla settimana, qualificandosi come primo porto italiano per merci extra-UE e per traffico ferroviario. Buone pratiche dal mondo Sono diversi i casi di successo in cui il cold ironing si dimostra un'efficace soluzione per la decarbonizzazione dei consumi navali in porto. Si possono citare i casi di Gothenburg in Svezia, Rotterdam nei Paesi Bassi, Los Angeles in USA, Vancouver in Canada, Lübeck in

Germania, Bergen in Norvegia, Marsiglia in Francia. Solo per fare un esempio, già nel 1989 il porto di Gothenburg è stato dotato di un sistema cold ironing e oggi l'intera struttura beneficia di sei unità (una ulteriore è in fase di realizzazione). In Francia, nel 2017 al porto di Marsiglia sono stati realizzati tre punti di connessione



cold ironing per navi traghetto e, grazie a un ulteriore piano di investimenti di 22 milioni di euro, il porto ambisce a diventare 100% elettrico entro il 2025. In questo caso, l'installazione del cold ironing è stata sostenuta da fondi pubblici dall'Ue, oltre che dal governo francese. Infine, un altro caso studio è rappresentato dal porto di Los Angeles. Le prime infrastrutture sono state realizzate già nel 2004 con la California environmental protection agency che ne ha supportato la successiva espansione, introducendo nel 2007 anche un regolamento per mitigare le emissioni di particolato e ossidi di azoto in porto che hanno reso il cold ironing una virtuosa soluzione per rientrare nei limiti.

Porti verdi, Enel X e Lagambiente indicano la rotta verso uno sviluppo sostenibile / Il rapporto

Roma Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando corridoi green, progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. È questa la rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la global business line del gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l'ambiente e integri l'innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Il report Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile, presentato oggi nel corso del webinar, fa il punto anche sulle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in porto grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. Nel tracciare questa rotta, sono sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021: finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all'utilizzo dei motori di bordo; introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità; identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione; promuovere la progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili, sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettificazione dell'intero sistema portuale. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino, sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Tali misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità. Inoltre, queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell'International Maritime Organization (IMO), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell'accordo di Parigi.



AmbienteClimaEnergiaFinanzaTrasporti

Porti verdi, la rotta verso uno sviluppo sostenibile

Lo studio condotto da Enel X e Legambiente traccia per la prima volta la rotta da seguire per accelerare la decarbonizzazione del settore marittimo

(Teleborsa) - Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando "corridoi green", progressiva elettificazione dei consumi attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. È questa la rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la global business line del Gruppo che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l'ambiente e integri l'innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Il report "Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile", presentato oggi nel corso del webinar, in diretta sulla pagina Facebook e sul sito della Nuova Ecologia e Legambiente.it., fa il punto anche sulle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in porto grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. Nel tracciare questa rotta, sono sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021: finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all'utilizzo dei motori di bordo; introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità; identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione; promuovere la progressiva elettificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili, sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettificazione dell'intero sistema portuale. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635 mila tonnellate di gasolio marino, sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Tali misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità. Inoltre, queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell'International Maritime Organization (IMO), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell'accordo di Parigi. Nel corso dell'evento on-line, moderato da Edoardo Zanchini



vicepresidente di Legambiente, sono intervenuti: Carlo Tamburi, Direttore Enel Italia, Augusto Raggi Responsabile Enel X Italia, Eliano Russo, Responsabile e-Industries di Enel X, Cristiana Biondo Ufficio clima ed energia Legambiente, Tullio Berlinghi, Capo Segreteria Tecnica, Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,



TeleBorsa

Primo Piano

Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, Luca Sisto Direttore Generale di Confitarma, Daniele Rossi, Presidente di **Assoporti** e dell' Autorità Portuale di Ravenna. " Il trasporto marittimo e le attività portuali risultano oggi ancora fortemente dipendenti per i loro consumi dalle fonti fossili . Con questo studio, realizzato insieme ad Enel X, abbiamo voluto mettere in evidenza le scelte che possono innescare un virtuoso processo di rinnovamento e crescita dell' intero settore portuale e marittimo italiano - spiega Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale di Legambiente - . Da anni ci battiamo per ridurre l' inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing, una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci low carbon. Ma sono tante le azioni che oggi possono essere intraprese di innovazione nel settore nella direzione della sostenibilità, come raccontano le buone pratiche del report, già in atto in diversi parti del mondo che hanno puntato su tecnologie e processi finalizzati alla fornitura di energia pulita, all' integrazione dei servizi, alla migliore interazione tra gli attori portuali e le comunità locali e all' utilizzo di nuovi vettori marittimi più efficienti. L' Italia non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica ". " L' elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra è un passaggio necessario per dare un' ulteriore spinta al processo di transizione energetica in atto in altri settori industriali" - ha dichiarato Carlo Tamburi, Direttore Enel Italia - . "Enel ha intrapreso la strada della progressiva decarbonizzazione delle proprie attività grazie a investimenti nella produzione di energia da fonti rinnovabili, nella digitalizzazione delle reti ed elettrificazione dei consumi; scelte che hanno come comune denominatore la sostenibilità, pilastro della strategia di business dell' azienda. In linea con questa filosofia abbiamo presentato oggi lo studio realizzato in collaborazione con Legambiente che mostra come il cold ironing non sia solo una scelta vincente in termini di riduzione di emissioni climalteranti, ma anche un' opportunità di innovazione e di crescita industriale per l' intero comparto marittimo italiano".

Porti sostenibili, accordo Enel-Legambiente

Roma - Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettrificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali

Roma - Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettrificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando corridoi verdi, progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l'uso delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi a minor impatto ambientale. È questa la rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la divisione del gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l'ambiente e integri l'innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Il rapporto "Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile", presentato oggi nel corso del webinar, in diretta sulla pagina Facebook e sul sito della Nuova Ecologia e Legambiente.it., fa il punto anche sulle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in porto grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. Nel tracciare questa rotta, sono sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021: 1) finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all'uso dei motori di bordo, 2) introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità, 3) identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione, 4) promuovere la progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili, 5) sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettrificazione dell'intero sistema portuale. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani della rete Ten-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635 mila tonnellate di gasolio marino, 6) sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Queste misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità. Inoltre, queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di anidride carbonica all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell'Organizzazione marittima internazionale (Imo), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e





The Medi Telegraph

Primo Piano

vicepresidente di Legambiente, sono intervenuti: Carlo Tamburi, direttore Enel Italia, Augusto Raggi, responsabile Enel X Italia, Eliano Russo, responsabile e-Industries di Enel X, Cristiana Biondo ufficio Clima ed energia Legambiente, Tullio Berlinghi, capo segreteria tecnica, ministero dell' Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura tecnica di missione del Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, Luca Sisto direttore generale di Confitarma, Daniele Rossi, presidente di **Assoport** e dell' Autorità portuale di Ravenna: «Il trasporto marittimo e le attività portuali - spiega Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale di Legambiente - risultano oggi ancora fortemente dipendenti per i loro consumi dalle fonti fossili. Con questo studio, realizzato insieme ad Enel X, abbiamo voluto mettere in evidenza le scelte che possono innescare un virtuoso processo di rinnovamento e crescita dell' intero settore portuale e marittimo italiano. Da anni ci battiamo per ridurre l' inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing, una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci low carbon. Ma sono tante le azioni che oggi possono essere intraprese di innovazione nel settore nella direzione della sostenibilità, come raccontano le buone pratiche del report, già in atto in diversi parti del mondo che hanno puntato su tecnologie e processi finalizzati alla fornitura di energia pulita, all' integrazione dei servizi, alla migliore interazione tra gli attori portuali e le comunità locali e all' utilizzo di nuovi vettori marittimi più efficienti. L' Italia non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica». «L' elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra è un passaggio necessario per dare un' ulteriore spinta al processo di transizione energetica in atto in altri settori industriali» ha dichiarato Carlo Tamburi, Direttore Enel Italia. «Enel ha intrapreso la strada della progressiva decarbonizzazione delle proprie attività grazie a investimenti nella produzione di energia da fonti rinnovabili, nella digitalizzazione delle reti ed elettrificazione dei consumi; scelte che hanno come comune denominatore la sostenibilità, pilastro della strategia di business dell' azienda. In linea con questa filosofia abbiamo presentato oggi lo studio realizzato in collaborazione con Legambiente che mostra come il cold ironing non sia solo una scelta vincente in termini di riduzione di emissioni climalteranti, ma anche un' opportunità di innovazione e di crescita industriale per l' intero comparto marittimo italiano».

Enel - Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile

Lo studio condotto da Enel X e Legambiente traccia per la prima volta la rotta da seguire per accelerare la decarbonizzazione del settore marittimo: un' importante opportunità di innovazione, rafforzamento della filiera industriale del Paese e riduzione dell' inquinamento nelle città portuali italiane.

Lo studio condotto da Enel X e Legambiente traccia per la prima volta la rotta da seguire per accelerare la decarbonizzazione del settore marittimo: un' importante opportunità di innovazione, rafforzamento della filiera industriale del Paese e riduzione dell' inquinamento nelle città portuali italiane. Sei le azioni chiave a cui dare priorità: innovazione tecnologica puntando sul cold ironing, digitalizzazione, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria, progressiva elettrificazione dei consumi con fonti rinnovabili e supporto all' adeguamento degli scali e della flotta navale. Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l' elettrificazione dei consumi navali in porto oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando "corridoi green", progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l' utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. È questa la rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la global business line del Gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l' ambiente e integri l' innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Il report "Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile", presentato oggi nel corso del webinar, in diretta sulla pagina Facebook e sul sito della Nuova Ecologia e Legambiente.it., fa il punto anche sulle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in porto grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. Nel tracciare questa rotta, sono sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021: 1) finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all' utilizzo dei motori di bordo, 2) introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità, 3) identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione, 4) promuovere la progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili, 5) sviluppare una roadmap nazionale che preveda l' elettrificazione dell' intero sistema portuale. L' abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino, 6) sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. Tali misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità. Inoltre, queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell' inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra. Le emissioni associate a questo settore sono



stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all' anno, pari a circa



TrendOnline

Primo Piano

il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell' International Maritime Organization (IMO), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell' accordo di Parigi. Nel corso dell' evento on-line, moderato da Edoardo Zanchini vicepresidente di Legambiente, sono intervenuti: Carlo Tamburi, Direttore Enel Italia, Augusto Raggi Responsabile Enel X Italia, Eliano Russo, Responsabile e-Industries di Enel X, Cristiana Biondo Ufficio clima ed energia Legambiente, Tullio Berlinghi, Capo Segreteria Tecnica, Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, Luca Sisto Direttore Generale di Confitarma, Daniele Rossi, Presidente di **Assoporti** e dell' Autorità Portuale di Ravenna. "Il trasporto marittimo e le attività portuali - spiega Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale di Legambiente - risultano oggi ancora fortemente dipendenti per i loro consumi dalle fonti fossili. Con questo studio, realizzato insieme ad Enel X, abbiamo voluto mettere in evidenza le scelte che possono innescare un virtuoso processo di rinnovamento e crescita dell' intero settore portuale e marittimo italiano. Da anni ci battiamo per ridurre l' inquinamento prodotto dalle navi nei porti delle città ed è arrivato il momento di investire sul cold ironing, una tecnologia oggi matura, e di rafforzare le connessioni con la rete ferroviaria per creare filiere di trasporto merci low carbon. Ma sono tante le azioni che oggi possono essere intraprese di innovazione nel settore nella direzione della sostenibilità, come raccontano le buone pratiche del report, già in atto in diversi parti del mondo che hanno puntato su tecnologie e processi finalizzati alla fornitura di energia pulita, all' integrazione dei servizi, alla migliore interazione tra gli attori portuali e le comunità locali e all' utilizzo di nuovi vettori marittimi più efficienti. L' Italia non perda questa preziosa occasione per mettere al centro del recovery plan interventi che rivestono un ruolo importante nella lotta alla crisi climatica". "L' elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra è un passaggio necessario per dare un' ulteriore spinta al processo di transizione energetica in atto in altri settori industriali" ha dichiarato Carlo Tamburi, Direttore Enel Italia. "Enel ha intrapreso la strada della progressiva decarbonizzazione delle proprie attività grazie a investimenti nella produzione di energia da fonti rinnovabili, nella digitalizzazione delle reti ed elettrificazione dei consumi; scelte che hanno come comune denominatore la sostenibilità, pilastro della strategia di business dell' azienda. In linea con questa filosofia abbiamo presentato oggi lo studio realizzato in collaborazione con Legambiente che mostra come il cold ironing non sia solo una scelta vincente in termini di riduzione di emissioni climalteranti, ma anche un' opportunità di innovazione e di crescita industriale per l' intero comparto marittimo italiano".

Prospettive di decarbonizzazione: Focus principale dello studio è il cold ironing, su cui sta crescendo l' attenzione e l' interesse da parte delle amministrazioni portuali che stanno sviluppando progetti di elettrificazione. Nello studio Legambiente ed Enel X ricordano che la decarbonizzazione del settore portuale, del trasporto marittimo e della logistica di terra ad esso associata, è una priorità indicata nella Sustainable and Smart Mobility Strategy europea ed un' emergenza a diverso titolo indicata da operatori ed organizzazioni quali l' Organizzazione Europea dei Porti Marittimi. La stessa Commissione Europea ha stabilito l' obiettivo di ridurre del 90% le emissioni legate al settore dei trasporti entro il 2050 e nell' ambito delle misure Green Deal promuove lo sviluppo di alternative sostenibili ai combustibili fossili. A tal riguardo nello studio presentato oggi si pone l' attenzione anche sui combustibili per la decarbonizzazione del trasporto navale e sulla prospettiva della sua elettrificazione. Sono diverse, nel mondo, le sperimentazioni di traghetti basati sulla propulsione elettrica su distanze brevi, con chiari vantaggi in termini di abbattimento delle emissioni inquinanti e climalteranti. Per quanto riguarda il trasporto marittimo a zero emissioni, nel report si analizza quello legato all' idrogeno rinnovabile, l' ammoniaca rinnovabile o le batterie da elettricità verde. La scelta della tecnologia dipenderà anche dalla distanza che le singole navi devono percorrere. L'

uso di batterie per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni. Ad esempio, l' uso di batterie per alimentare i motori elettrici delle imbarcazioni potrebbe diventare una soluzione diffusa per i trasporti a corto raggio nel breve futuro. Già oggi piccole navi alimentate a batteria eseguono servizi



TrendOnline

Primo Piano

di linea in Cina e Norvegia. Nei trasporti a lungo raggio l'alimentazione elettrica via batteria non sembra una soluzione ancora sostenibile a causa degli elevati costi, dimensioni e peso delle batterie realizzate con le attuali tecnologie. A meno di importanti sviluppi in tal senso, l'idrogeno e l'ammoniaca rinnovabili rappresentano oggi opzioni più concrete, sebbene ancora lontane dall'essere tecnologicamente e commercialmente mature. Integrazione tra porti e rete ferroviaria: Per costruire una filiera del trasporto merci sostenibile occorre inoltre integrare le infrastrutture portuali con quelle ferroviarie, in modo da rendere competitiva la filiera logistica. Per questo Legambiente ed Enel X sottolineano l'importanza di attivare dei corridoi green. Gran parte dei porti italiani sono dotati di connessione alla rete ferroviaria nazionale e molti di questi collegamenti risultano essere elettrificati, ma per garantire filiere efficienti occorre fare in modo che queste connessioni siano garantite in tutti i porti principali e con efficienti raccordi alla rete, per ridurre i tempi, così come di infrastrutture logistiche di smistamento nei porti o nell'entroterra. In Italia, il porto di Trieste (con linee e operatore ferroviario integrato con Monfalcone e Porto Nogaro), con i nuovi collegamenti ferroviari in via di completamento, ha recentemente raggiunto una capacità di 2 milioni di TEUs/anno, in gran parte orientato verso l'Austria-Nord Europa, la Slovenia-Est Europa e Padova-Milano. Il Porto di Trieste dispone di 6 binari di 750m di lunghezza per la composizione di treni, con un flusso di 200 treni alla settimana, qualificandosi come primo porto italiano per merci extra-UE e per traffico ferroviario. Buone pratiche dal mondo: Sono diversi i casi di successo in cui il cold ironing si dimostra un'efficace soluzione per la decarbonizzazione dei consumi navali in porto. Si possono citare i casi di Gothenburg in Svezia, Rotterdam nei Paesi Bassi, Los Angeles in USA, Vancouver in Canada, Lübeck in Germania, Bergen in Norvegia, Marsiglia in Francia. Solo per fare un esempio, già nel 1989 il porto di Gothenburg è stato dotato di un sistema cold ironing e oggi l'intera struttura beneficia di sei unità di cold ironing (una ulteriore è in fase di realizzazione). In Francia, nel 2017 al porto di Marsiglia sono stati realizzati tre punti di connessione cold ironing per navi traghetto e, grazie a un ulteriore piano di investimenti di 22 milioni di euro, il porto ambisce a diventare 100% elettrico entro il 2025. In questo caso, l'installazione del cold ironing è stata sostenuta da fondi pubblici forniti dall'UE, oltre che dal governo francese. Infine, un altro caso studio è rappresentato dal porto di Los Angeles, il principale porto merci dell'emisfero occidentale e uno dei principali protagonisti mondiali del cold ironing. Le prime infrastrutture sono state realizzate già nel 2004 con la California Environmental Protection Agency che ne ha supportato la successiva progressiva espansione, introducendo nel 2007 anche un regolamento per mitigare le emissioni di particolato e ossidi di azoto in porto che hanno reso il cold ironing una virtuosa soluzione per rientrare nei limiti. Enel X è la business line globale di Enel dedicata alla progettazione e allo sviluppo di prodotti e servizi incentrati sui principi di sostenibilità ed economia circolare per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende, soluzioni che rispettino l'ambiente e integrino l'innovazione tecnologica nella vita quotidiana. La società è leader globale nel mondo nel settore delle soluzioni avanzate per l'energia, gestisce servizi come il demand response per oltre 6 GW di capacità totale a livello mondiale e dispone di circa 116 MW di capacità di stoccaggio installata nel mondo, oltre a essere leader nel settore della mobilità elettrica con oltre 170mila punti di ricarica pubblici e privati per veicoli elettrici resi disponibili in tutto il mondo. (RV - www.ftaonline.com)

Il Piccolo

Trieste

Dai treni all' occupazione Le richieste al Governo del Friuli Venezia Giulia

Tra le priorità individuate per il rilancio del territorio anche la difesa dell' ambiente e la trasformazione digitale della pubblica amministrazione. Si a nuovi ristori

MARCO BALLICO

trieste Ristori e prolungamento del blocco dei licenziamenti ancora per qualche mese. Ma anche investimenti di prospettiva lunga, a partire dalla conferma del "pacchetto Trieste" legato al Recovery fund, determinante per il sistema portuale. E infrastrutture, il nodo irrisolto che isola il Friuli Venezia Giulia. Sono le richieste di imprese, associazioni e sindacati al governo Draghi prossimo all' investitura. Con un' attenzione trasversale anche al "green". «La nostra partita è ferma a Roma, vale 388 milioni, è dettagliata nel rispetto delle linee del Next Generation EU, ci aspettiamo che si proceda secondo attese», dice il presidente del porto Zeno D' Agostino citando per primo «la forte connotazione ambientalista che già caratterizza il nascente governo con concetti come la transizione ecologica che l' Autorità ha non solo seguito, ma su cui ha fondato le sue richieste». Legambiente Fvg, da parte sua, ha pure redatto un documento in cui, a firma del presidente regionale Sandro Cargnelutti, si propone la riconversione della centrale a carbone di Monfalcone, la decarbonizzazione del Tpl, la rigenerazione energetica e strutturale del patrimonio edilizio Ater, l' agrivoltaico, piani di difesa del suolo e di forestazione, «abbandonando vecchie logiche come la costruzione di impianti di sci a quote poco più che collinari e l' ipersfruttamento dei fiumi». Ma di economia circolare parla anche Michelangelo Agrusti. «I rifiuti dovranno diventare le nostre miniere», sintetizza il presidente di Confindustria Alto Adriatico elencando anche altri temi: dal potenziamento della linea ferroviaria Trieste-Venezia all' alta capacità della Venezia-Pordenone-Udine-Tarvisio, «per collegare il territorio ai corridoi centroeuropei ad alta velocità», dalla trasformazione digitale del sistema manifatturiero, della pubblica amministrazione e dei servizi all' investimento sulla formazione del capitale umano, «attraverso il sostegno a centri di ricerca, università e istituti tecnici superiori». E poi, aggiunge Agrusti, «ci vuole il rafforzamento della medicina territoriale per non farci trovare impreparati alla prossima emergenza». Per il presidente della Fondazione internazionale Trieste Stefano Fantoni, già champion dell' Esf2020 e direttore della Sissa, una parte dei fondi del Recovery «andrebbe usata per offrire ai giovani la possibilità di accedere a più strumenti per fare ricerca, consolidando inoltre un dialogo più stretto fra scienza, che deve uscire dalla torre d' avorio, imprese e innovazione. Esf2020 è stato un messaggio forte che è arrivato all' Europa e al Paese. Ma non dobbiamo fermarci». Sul fronte turistico l' assessore regionale Sergio Bini sa che i ristori serviranno ancora, ma guarda avanti: «Per rilanciare il comparto più colpito dal Covid è necessaria l' infrastrutturazione, dalla viabilità montana al rafforzamento di ferrovie e aeroporto, con il recupero, quando sarà possibile, dei collegamenti persi su Fiumicino». I sindacati si concentrano sul lavoro, chiedendo innanzitutto la conferma del blocco dei licenziamenti. «Fino a fine anno», sollecita il segretario della Cisl Fvg Alberto Monticco, che parla poi di «integrazione della logistica ed economia circolare come volano per il rilancio delle imprese». Per William Pezzetta della Cgil «servono liquidità immediata per un mondo del lavoro molto precarizzato messo all' angolo dalla pandemia, una riforma degli ammortizzatori sociali e investimenti con i fondi Ue, ma concordati su un tavolo di regia regionale». Giacinto Menis della Uil guarda ancora al porto: «In una regione come la nostra quella delle infrastrutture è la questione chiave».





Il Piccolo

Trieste

--© RIPRODUZIONE RISERVATA.

La crescita dell' export cinese, gli scenari dei traffici internazionali e il Porto di Trieste in un webinar

(FERPRESS) **Trieste**, 11 FEB Il Propeller Club Port of **Trieste** organizza, lunedì 15 Febbraio a partire dalle ore 18.00, un incontro sul web per esaminare alcune questioni di stretta attualità e correlate alle conseguenze sui traffici internazionali procurate dalla pandemia da Covid-19. In particolare, si discuterà dell'incremento dell'export della Cina, dove destinati detti traffici, dei dati di traffico consolidati del 2020 e quelli degli inizi e di previsione per il 2021 anche in riferimento agli scambi con l'area del Mediterraneo, il **Porto di Trieste** ed il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. Altro argomento di rilevante interesse sarà quello dei riferimenti geopolitici correlati con un'analisi alla situazione riguardante possibili investimenti Cinesi a **Trieste**: un'ipotesi che si allontana o solo rinviata? Relatori del webinar saranno Giorgio Cuscito, giornalista di LIMES esperto di geopolitica di Cina ed Estremo Oriente, e Alessandro Panaro, a capo del servizio Maritime economy del centro studi SRM (Gruppo Intesa-San Paolo). Moderatore dell'incontro il giornalista Riccardo Coretti



Informare

Trieste

Incontro del Propeller Club di Trieste sulle conseguenze della pandemia sui traffici internazionali

Si terrà on-line lunedì prossimo Il Propeller Club Port of **Trieste** ha organizzato per lunedì prossimo a partire dalle ore 18.00 un incontro sul web per esaminare alcune questioni di stretta attualità e correlate alle conseguenze sui traffici internazionali procurate dalla pandemia di Covid-19. In particolare, si discuterà dell' incremento dell' export della Cina e di dove sono destinati questi traffici, dei dati di traffico consolidati del 2020 e quelli degli inizi e di previsione per il 2021 anche in riferimento agli scambi con l' area del Mediterraneo, il **porto** di **Trieste** ed il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. Inoltre verranno analizzati i riferimenti geopolitici correlati con un' analisi alla situazione riguardante possibili investimenti cinesi a **Trieste**. Relatori del webinar saranno Giorgio Cuscito, giornalista di LIMES esperto di geopolitica di Cina ed Estremo Oriente, e Alessandro Panaro, a capo del servizio Maritime Economy del centro studi SRM (Gruppo Intesa-San Paolo). Moderatore dell' incontro il giornalista Riccardo Coretti.

The screenshot shows the top of the infomARE website. At the top, there are logos for STAR SERVICE and infomARE. Below the logos, the text reads: "Il quotidiano on-line per gli operatori e gli utenti del trasporto". The date "11 febbraio 2021" is displayed on the right. The main headline of the article is "Incontro del Propeller Club di Trieste sulle conseguenze della pandemia sui traffici internazionali". Below the headline, there is a sub-headline: "Si terrà on-line lunedì prossimo". The main text of the article begins with: "Il Propeller Club Port of Trieste ha organizzato per lunedì prossimo a partire dalle ore 18.00 un incontro sul web per esaminare alcune questioni di stretta attualità e correlate alle conseguenze sui traffici internazionali procurate dalla pandemia di Covid-19. In particolare, si discuterà dell' incremento dell' export della Cina e di dove sono destinati questi traffici, dei dati di traffico consolidati del 2020 e quelli degli inizi e di previsione per il 2021 anche in riferimento agli scambi con l' area del Mediterraneo, il porto di Trieste ed il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. Inoltre verranno analizzati i riferimenti geopolitici correlati con un' analisi alla situazione riguardante possibili investimenti cinesi a Trieste." Below the text, there is a small box with the text: "Relatori del webinar saranno Giorgio Cuscito, giornalista di LIMES esperto di geopolitica di Cina ed Estremo Oriente, e Alessandro Panaro, a capo del servizio Maritime Economy del centro studi SRM (Gruppo Intesa-San Paolo). Moderatore dell'incontro il giornalista Riccardo Coretti." At the bottom of the screenshot, there is a search bar with the text "Cerca il tuo albergo" and a table with columns "Destinazione", "Data di arrivo", and "Data di partenza". The table contains the following data: "Altre destinazioni", "11 Feb", "12 Feb", and "Cerca".

Porto di Trieste e traffici internazionali

Redazione

TRIESTE La crescita dell'export cinese, gli scenari dei traffici internazionali e il porto di Trieste, saranno i principali temi affrontati nel webinar che il Propeller Club Port of Trieste organizza per lunedì 15 Febbraio, a partire dalle ore 18.00. Questo incontro sul web sarà quindi l'occasione per esaminare alcune questioni di stretta attualità e correlate alle conseguenze sui traffici internazionali procurate dalla pandemia da Covid-19. In particolare, sottolinea il presidente del Club Fabrizio Zerbini, si discuterà dell'incremento dell'export della Cina, dove destinati detti traffici, dei dati di traffico consolidati del 2020 e quelli degli inizi e di previsione per il 2021 anche in riferimento agli scambi con l'area del Mediterraneo, il porto di Trieste ed il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. Altro argomento di rilevante interesse sarà quello dei riferimenti geopolitici correlati con un'analisi alla situazione riguardante possibili investimenti Cinesi a Trieste: un'ipotesi che si allontana o solo rinviata? Relatori del webinar saranno Giorgio Cuscito, giornalista di LIMES esperto di geopolitica di Cina ed Estremo Oriente, e Alessandro Panaro, a capo del servizio Maritime economy del centro studi SRM (Gruppo Intesa-San Paolo). Moderatore dell'incontro il giornalista Riccardo Coretti.



AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI REL
 Trieste del 15 gennaio 2021 - 12:12 - L'Espresso

NEWS | SPINNALE | LOGISTICA | PORTI | ALTROTRAFFICO

PORTI

Porto di Trieste e traffici internazionali

Lunedì webinar organizzato dal Propeller Club

15 FEBBRAIO 2021 - 14:57 - 9 gennaio 2021 - 12:12

di **Redazione**



TRIESTE - La crescita dell'export cinese, gli scenari dei traffici internazionali e il porto di Trieste, saranno i principali temi affrontati nel webinar che il Propeller Club Port of Trieste organizza per lunedì 15 febbraio, a partire dalle ore 18.00. Questo incontro sul web sarà quindi l'occasione per esaminare alcune questioni di stretta attualità e correlate alle conseguenze sui traffici internazionali procurate dalla pandemia da Covid-19. In particolare, sottolinea il presidente del Club **Fabrizio Zerbini**, si discuterà dell'incremento dell'export della Cina, dove destinati detti traffici, dei dati di traffico consolidati del 2020 e quelli degli inizi e di previsione per il 2021 anche in riferimento agli scambi con l'area del Mediterraneo, il porto di Trieste ed il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. Altro argomento di rilevante interesse sarà quello dei riferimenti geopolitici correlati con un'analisi alla situazione riguardante possibili investimenti Cinesi a Trieste: un'ipotesi che si allontana o solo rinviata? Relatori del webinar saranno **Giorgio Cuscito**, giornalista di LIMES esperto di geopolitica di Cina ed Estremo Oriente, e **Alessandro Panaro**, a capo del servizio Maritime economy del centro studi SRM (Gruppo Intesa-San Paolo). Moderatore dell'incontro il giornalista **Riccardo Coretti**.

La crescita dell'export cinese, i traffici internazionali e Trieste

12 febbraio 2021 - Il Propeller Club Port of Trieste organizza, Lunedì 15 Febbraio a partire dalleore18.00, un incontro sul web per esaminare alcune questioni di stretta attualità e correlate alle conseguenze sui traffici internazionali procurate dalla pandemia da Covid-19. In particolare, si discuterà dell'incremento dell'export della Cina, dove destinati detti traffici, dei dati di traffico consolidati del 2020 e quelli degli inizi e di previsione per il 2021 anche in riferimento agli scambi con l'area del Mediterraneo, il Porto di Trieste ed il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia. Altro argomento di rilevante interesse sarà quello dei riferimenti geopolitici correlati con un'analisi alla situazione riguardante possibili investimenti Cinesi a Trieste: un'ipotesi che si allontana o solo rinviata? Relatori del webinar saranno Giorgio Cuscito, giornalista di LIMES esperto di geopolitica di Cina ed Estremo Oriente, e Alessandro Panaro, a capo del servizio Maritime economy del centro studi SRM (Gruppo Intesa-San Paolo). Moderatore dell'incontro il giornalista Riccardo Coretti

GAM EDITORI



Il Sole 24 Ore

Venezia

INFRASTRUTTURE

Il Mose ora funziona: 20 salite, nuova governance, tagliati i costi

Ogni azionamento delle paratoie comporta una spesa di 128mila euro Il commissario liquidatore avvia un'azione di riduzione delle spese da consulenze

Jacopo Giliberto

Venezia In genere le notizie fanno presa maggiore se sono negative e se fanno ribollire d' indignazione. Secondo questo criterio, ecco ai lettori una "non-notizia": ieri mattina 11 febbraio il Mose ha salvato per la ventesima volta Venezia dall' allagamento. Da ottobre, quando per la prima volta le barriere mobili quasi finite sono state fatte lavorare non per esperimento ma per tagliar fuori dalla laguna la marea risalente dell' Adriatico, finora tutte le operazioni contro l' alta marea sono andate quasi tutte alla perfezione. Il "quasi tutte" è perché ai primi di dicembre fu sbagliata una previsione meteo. Soffiò uno scirocco furioso, onde alte così, ma il Mose venne lasciato riposare sotto la tempesta e Venezia si trovò con i polpacci bagnati. Che cos' è il Mose Il Mose è un sistema colossale di paratoie mobili a scomparsa, un' opera di ingegneria senza pari al mondo, progettato a partire dagli anni '80. La prima pietra fu posata il 14 maggio 2003, Silvio Berlusconi in favor di telecamere. Dopo 18 anni è quasi finito. Consegna al committente, lo Stato, il 31 dicembre 2021. Costo totale dell' opera, a pacchetto completo, circa 6 miliardi. Costo annuo di gestione, compresi stipendi del personale, circa 100 milioni. Quasi del tutto completato, mancano gli allestimenti d' arredo, gli ascensori, l' antintrusione, la sala di controllo centrale che si sta allestendo, il sistema antincendio, adeguamenti architettonici e interventi di valore in piazza San Marco, ma la parte funzionale delle barriere contro l' alta marea finalmente è stata finita in questi mesi. Ci furono tangenti e dissipazioni scoperte nel 2014 con un' inchiesta che aveva portato ad arrestare 35 persone: il costo del malaffare è una cifra ancora incompleta, sicuramente molte decine di milioni. Come funziona il Mose La laguna e il mare sono uniti da 3 bocche di porto dove la marea affluisce e defluisce con cicli di 12 ore (6 ore cala e 6 ore cresce). Quando la marea si farà troppo intensa, oltre i 110 centimetri, dal fondo delle tre bocche si alzeranno le barriere: una a Chioggia (porto di pesca), una a Malamocco (grandi petroliere, traghetti per il Levante, portacontainer) e due barriere nella larga bocca del Lido (crociere). I costi (anche quelli pazzi) Capitolo costi. Questi 20 azionamenti del Mose hanno permesso di fare i conti in partita doppia. Il Mose ha funzionato in modi diversi, tutte le barriere o solo alcune, per poche ore o per giornate consecutive che non finivano mai, e quindi è necessaria una media triluissiana di 128mila euro ad azionamento. Contando le attività esterne di supporto (motovedette per allontanare le navi dalle barriere in azione, guardiane, trasporti) e i consumi, ogni battaglia contro l' acqua alta costa sui 200mila euro. Ma quanto è costato finora il Mose? Conto totale a pacchetto chiuso, già stanziato: 5,5 miliardi di euro. Per l' esattezza, 5.493 milioni. Di questi soldi stanziati non sono stati ancora erogati gli ultimi 200 milioni, necessari a chiudere i lavori, e difatti alcune imprese che non hanno ancora avuto il saldo delle fatture hanno ritirato gli operai e abbandonato i cantieri.



Il Sole 24 Ore

Venezia

E poi vanno chiuse alcune partite, come la gestione ordinaria già in corso a opera non ancora finita o come i 530 milioni di euro di interessi recuperati ma non disponibili. Chiudere la laguna Il primo sollevamento di tutte le sezioni era avvenuto il 10 luglio 2020, Giuseppe Conte in favor di telecamere. Ma dal 3 ottobre la commissaria straordinaria Elisabetta Spitz ha voluto che le barriere vengano fatte lavorare ogni volta che ci si avvicina ai 130 centimetri di marea. Quando sarà pronto a fine anno, il Mose lavorerà già a 110 centimetri. Il punto più basso della città, la piazza San Marco, comincia ad allagarsi con 90 centimetri di marea e con 110 centimetri il selciato della piazza è coperto per intero da un velo d' acqua. Le operazioni di sollevamento sono condotte da squadre d' emergenza composte da un centinaio di addetti a turno, chiamati umpalumpa. Nelle sale comando ci sono ingegneri meccanici, fisici, ingegneri informatici, sugli impianti i tecnici ad alta specializzazione che avviano valvole, percorrono le gallerie sotto il fondo del mare, attivano i dispositivi. In questi ultimi giorni sono stati fatti esperimenti anche di aperture parziali, con qualche polemica sugli allagamenti, per vedere come risponde il sistema alle diverse sollecitazioni del meteo. Ieri mattina per esempio è stata bloccata la sola bocca di porto del Lido, la settimana scorsa è stata tenuta aperta la sola bocca di Malamocco. I momenti peggiori sono stati ai primi di dicembre, quando il Mose ha lavorato senza interruzione per tre giorni, e dal 28 dicembre al 2 gennaio, con un' infilata di sei giorni d' acqua alta. Sul ponte comando A fine novembre la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli ha nominato il veneziano Massimo Miani all' incarico di commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, il concessionario unico che ha costruito il Mose. Miani ha avviato un' opera di contenimento dei costi tagliando senza preavviso, per esempio, le consulenze. **Cinzia Zincone**, romana, provveditrice alle opere pubbliche del Triveneto, cioè la committente del Mose, è diventata anche commissaria straordinaria del porto di Venezia (con Chioggia) al posto di Pino Musolino, veneziano della Giudecca, il quale è diventato presidente del porto di Civitavecchia (con Fiumicino e Gaeta). Ieri Musolino ha tenuto la prima seduta del comitato di gestione dell' autorità portuale laziale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

le polemiche sull' andamento dei test delle paratoie

Spitz contro Zincone: «Così non va E al Mose metta un suo delegato»

Lettera di «richiamo» della commissaria al Provveditore. Alta tensione sulle competenze

ALBERTO VITUCCI

Una lettera di richiamo. Come la maestra a un suo alunno indisciplinato. Solo che l'"alunno" è **Cinzia Zincone**, Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto e rappresentante del ministero delle infrastrutture in laguna, nominata dal governo commissario dell' Autorità portuale. La "maestra" è la commissaria del Mose Elisabetta Spitz. Che ha inviato qualche giorno fa una lettera dai toni ultimativi al Provveditore. Gli ultimi test del Mose con gli esperimenti del sollevamento parziale delle barriere e i numerosi falsi allarmi sul sollevamento hanno scatenato polemiche. Così come le reali competenze del commissario. In base al decreto di nomina del novembre 2019 il commissario "Sblocca cantieri" deve "sovrintendere alle fasi di prosecuzione dei lavori volti a completamento dell' opera". «Ma non può in alcun modo sostituirsi all' esecutore dei lavori, né occuparsi di collaudi», hanno scritto gli Avvocati dello Stato Giacomo Galli e Stefano Maria Cerillo, in un parere richiesto dal Provveditorato. La commissaria ha preso come suo consulente e direttore dei lavori l' ingegnere torinese Francesco Ossola, già amministratore straordinario del Consorzio. Ed è intervenuta anche sui lavori di difesa della Basilica e sull' organizzazione del Consorzio in vista del suo scioglimento per confluire nell' Autorità per la laguna. Il parere richiesto dal Provveditorato dopo la contestata nomina di Ossola non ha migliorato i rapporti tra le due «signore del Mose». Che adesso si parlano per lettera. «In considerazione della delicatezza dell' attuale fase dei test di sollevamento», scrive Spitz, «ritengo utile ricordarle l' importanza di due aspetti: la stretta aderenza alle procedure e la leale e collaborativa interlocuzione tra Provveditorato e commissario che devono essere univoche e condivise, soprattutto nelle delicate ore che seguono l' emissione dell' ordinanza di interdizione della navigazione». Ed ecco il rimprovero. «In occasione degli ultimi eventi di marea, siano essi confluiti in un effettivo sollevamento del Mose o in un falso allarme», scrive Spitz, «questi due aspetti non sono stati applicati con il necessario rigore. La invito pertanto per i prossimi eventi a voler tener conto dei presenti richiami». Fino al colpo finale: l' invito al provveditore «a voler cortesemente individuare formalmente un suo delegato, in considerazione della sua recente nomina a commissario dell' Autorità portuale». Un invito che nemmeno il governo aveva fatto, dichiarando che le due attività non sono affatto incompatibili. Ma la tensione è alta. E i problemi del Mose non sono svaniti d' incanto con l' arrivo della commissaria. I test di sollevamento sono stati fatti, a partire dal 3 ottobre in presenza di acqua alta. Ma le criticità non sono ancora risolte. E adesso la luna di miele tra la commissaria e la dirigente dello Stato è davvero finita. -- © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

PUBBLICATO IL DECRETO

Porto, indicati i membri del comitato di gestione

Il Comitato di Gestione Portuale torna a funzionare dopo quasi sette mesi dallo scioglimento deciso dal ministro Paola De Micheli, per la mancata approvazione del bilancio consuntivo del 2019 dell' **Autorità di Sistema Portuale** da parte dei rappresentanti della Città Metropolitana di Venezia e della Regione Veneto. Il decreto di costituzione del nuovo Comitato è stato pubblicato ieri nel sito dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, che ha la competenza per i porti di Venezia e Chioggia, coi nomi dei cinque componenti istituzionali. Si tratta del commissario straordinario dello stesso ente **portuale**, Cinzia Zincone - succeduta a Pino Musolino - con la carica di presidente e dei quattro componenti designati: il Comandante della Capitaneria di Porto e direttore marittimo pro tempore del Veneto, Piero Pellizzari; il Comandante della Capitaneria di Porto di Chioggia, Michele Messina e i due rappresentanti degli enti locali Fabrizio Giri (per la Città Metropolitana) e Maria Rosaria Anna Campitelli (per la Regione Veneto), entrambi già componenti del Comitato sciolto l' anno scorso. --

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

porto marghera

Rischio inquinamento dopo il cedimento della banchina Edison

Tecnici al lavoro per stabilire se la falda è in sicurezza Vanin (M5S): «Chiarie subito le cause e le conseguenze»

GIANNI FAVARATO

Saranno i quattro piezometri, installati nei giorni scorsi su richiesta dell'Autorità di Sistema Portuale per monitorare i livelli della falda, a chiarire le cause e le conseguenze dell'improvviso cedimento del terreno. Il cedimento è avvenuto in prossimità della banchina della sponda del canale Ovest - su cui si affaccia la centrale Edison di Marghera Levante, in rifacimento - a qualche centinaio di metri dal punto della banchina in cui è stata scaricata la nuova mega turbina, di oltre 578 tonnellate, che farà funzionare la nuova centrale a turbo gas. La prima verifica riguarda la tenuta delle palancole del marginamento delle sponde, realizzato alcuni anni fa lungo tutte e due le sponde del canale Ovest per evitare il percolamento in laguna delle acque piovane che filtrano dai terreni contaminati di tutto il sito di interesse nazionale di **Porto Marghera**. Il monitoraggio costante della falda con i piezometri dovrà chiarire se c'è la presenza di acqua salata che filtra dalla laguna. Il terreno antistante il cordolo di cemento, a ridosso della banchina, è sprofondata di circa 60 centimetri, forse a causa - secondo i tecnici al lavoro - dell'acqua di falda che filtra dalla terraferma, malgrado la continua opera di emungimento (aspirazione) delle acque di falda - con pompe e un via vai continuo di autobotti costato ben 8 milioni alle aziende del Petrolchimico - in sostituzione delle opere di "retromarginamento" delle sponde, previste in tutto il sito di interesse nazionale, ma mai realizzate. Secondo la senatrice Orietta Vanin (M5S), che ha annunciato una interrogazione parlamentare «il cedimento strutturale di una porzione di banchina in uno dei canali dell'area industriale di Marghera, ripropone in modo urgente la questione della sicurezza e del rischio inquinamento nella laguna di Venezia». «Il fatto è accaduto in prossimità della centrale di Edison» sottolinea la senatrice «dove la banchina è stata costruita, oltre dieci anni, fa dal Consorzio Venezia Nuova per conto del Magistrato alle Acque per mettere in sicurezza le aree contaminate di **Porto Marghera** ed evitare la contaminazione della laguna dall'inquinamento presente nei terreni. Per questo ho preparato un'interrogazione con cui chiedo ai tre ministeri competenti (Infrastrutture, Ambiente, Beni Culturali) cosa si intenda fare per chiarire le cause e per la messa in sicurezza dell'area dai possibili danni ambientali e per il ripristino dello stato di fatto con oneri economici a carico dei responsabili». -- Gianni Favarato.



Pilota rimane schiacciato contro una nave in rada

Tragedia sfiorata all'ingresso del Porto ieri all'alba a causa di un'onda anomala. L'uomo se l'è cavata con una frattura. Tre mercantili bloccati per i soccorsi

ELISIO TREVISAN

INCIDENTE MESTRE È rimasto incastrato tra la barca e la nave, fortunatamente se l'è cavata con uno schiacciamento toracico e una clavicola fratturata. Maurizio Maschio, pilota della Corporazione di Venezia, è ricoverato in ospedale dopo l'incidente sul lavoro verificatosi ieri mattina verso le sei, incidente che per miracolo non si è trasformato in tragedia. Era uscito a bordo di una pilotina Nelson, come ha fatto centinaia di volte nella sua carriera, per andare a rilevare il comando di una nave in entrata al porto di Venezia e portarla ad ormeggiare ad uno dei terminal commerciali o industriali di Marghera. IL VIAGGIO Partito dalla torre dei piloti a Malamocco, si è diretto verso il mare e a poche miglia dalla costa ha raggiunto il convoglio di tre navi mercantili che puntavano alle banchine della terraferma. Una volta che la pilotina si è affiancata alla prima nave, Maschio ha salito gli scalini del castelletto di prua per poi arrampicarsi sulla biscagliola, la scaletta mobile che viene calata dalle navi per far salire a bordo passeggeri. A quell'ora ieri mattina c'era vento sostenuto da scirocco e quando Maschio stava passando dal castelletto alla biscagliola, la pilotina era nell'incavo di un'onda; pochi secondi dopo la Nelson è salita sulla cresta e il castelletto in acciaio si è avvicinato troppo alla scaletta della nave, tanto che il pilota è rimasto incastrato in mezzo: è stata una questione di pochi attimi ma sufficiente a procurargli, appunto, uno schiacciamento toracico e la frattura di una clavicola. Quando i colleghi a bordo della pilotina si sono accorti dell'incidente hanno subito soccorso Maurizio Maschio e lo hanno trasportato a terra a Malamocco dove c'è la torre di controllo del porto gestita dai piloti; ad attenderlo, nel frattempo, era arrivata un'ambulanza che lo ha caricato ed è partita immediatamente trasportandolo all'ospedale Civile di Venezia. I RITARDI Intanto in mare la prima nave del convoglio ha buttato l'ancora, seguita dalle altre due, fermandosi in attesa che la Corporazione inviasse altri piloti in sostituzione dell'infortunato. Nel giro di 40 minuti le unità mercantili sono state raggiunte dai nuovi piloti che ne hanno preso il comando, e il loro viaggio verso le banchine industriali e commerciali di Marghera, dopo un'oretta, è potuto riprendere. In definitiva l'incidente si è risolto, grazie al cielo, con conseguenze relativamente pesanti per il pilota e con pochi disagi, a parte il ritardo per le tre navi e i costi maggiori di gestione che quel ritardo ha comportato. La Capitaneria di porto, intanto, sta effettuando tutte le verifiche del caso per capire l'esatta dinamica dell'incidente e, del caso, per prendere le opportune misure onde evitare che possa ripetersi in futuro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

l'azienda è pronta al riscatto e a "svecchiare" il personale

Compagnia portuale Pippo Rebagliati "Con il Covid persi 5 mila giorni di lavoro"

La compagnia portuale Pippo Rebagliati è una delle realtà storiche del **porto di Savona**, con i suoi 168 soci, 12 dipendenti e una quarantina di lavoratori interinali. Alla guida della Pippo Rebagliati c'è il console Alberto Panigo, recentemente confermato dall'assemblea dei soci. Come altri operatori del **porto** la Pippo Rebagliati ha risentito della crisi causata dal covid e sono cinquemila le giornate di lavoro perse rispetto all'anno precedente. Per questo anno il console Panigo e i soci della compagnia si preparano ad affrontare delle sfide importanti, in particolare quella legata alla piena operatività della piattaforma di Apm Terminals a Vado Ligure, dove è previsto un importante contributo apporto di lavoro da parte della Compagnia Unica. Un altro importante obiettivo è lo «svecchiamento» della compagnia che risulta quella con i soci più anziani in Italia, per un'età media intorno ai 53 anni. «E' importante che, in base alla legge L 84 / 94, vengano attivati i fondi necessari per cominciare un percorso di ricambio generazionale della pianta organica della Pippo Rebagliati, consentendo così l'ingresso di soci più giovani». Con l'applicazione di questa legge, ci sarebbe la possibilità di applicare quella che è definita «isopensione», cioè l'anticipo del pensionamento di almeno per alcuni soci che ne hanno i requisiti, «svecchiando» la compagnia e incrementandone la produttività con forza lavoro giovane. «Ma- conclude il console Panigo - dal 2017 questa normativa non è ancora stata attuata, ma è fondamentale che lo sia per avere ricambio generazionale della pianta organica della Pippo Rebagliati». e. r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

ECONOMIA

Porto, a Savona -15% di merci ma Vado Gateway tiene: +8%

La pandemia causa un rallento nei traffici, ma solo a incrementare l'attività a Vado Gateway. Il console Alberto Panigo è pronto a sfidare le difficoltà del mercato.

LA STAMPA 12 FEBBRAIO 2021

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

La pandemia costa cara a i traffici negli scali della provincia, ma vola il movimento container

Porto, a Savona -15% di merci ma Vado Gateway tiene: +8%

ELENA ROMANATO

elena romanato L'effetto Covid si è fatto sentire sui traffici portuali. Ma, se per i porti che fanno parte dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale il calo complessivo dei traffici nel 2020 è stato del 14, 2%, per Savona-Vado l'anno scorso si è chiuso con un -7, 69 % e un incremento esponenziale delle movimentazioni dei container. Nel 2020 nel porto di Savona-Vado sono transitati 13, 2 milioni di tonnellate di merci, contro i 14 milioni 393 mila del 2019. Di queste 5 milioni 265 mila nel bacino di Savona (il 15, 13% in meno rispetto al 2019), 2 milioni 105 mila tonnellate nel bacino di Vado (+8, 24% rispetto al 2019) e 5 milioni 240 tonnellate in rada (-5, 2%). Le rinfuse liquide sono calate nel complesso del 4, 31% (5 milioni 990 mila tonnellate). Questo tipo di merci si concentra nel porto di Vado dove si trova il terminal Sarpom che rifornisce alimenta, oltre ai depositi costieri di Quiliano, la raffineria Esso di Treccate. Più pesante il calo delle rinfuse solide, pari a - 36, 83%, con i cereali e semi oleosi che hanno visto una contrazione del 35, 47% (da 498 mila tonnellate a 316 mila tonnellate) e di -55, 86% per le altre rinfuse solide. Cala del 13, 26% il carbone (da 768 mila a 667 mila tonnellate). Sul carbone incidono anche i danni subiti nel mese del novembre 2019 dall' impianto delle Funivie che trasporta il carbone dal porto di Savona alla Valle Bormida. In attesa del ripristino dell' impianto delle funivie il trasporto del carbone è stato effettuato con il trasporto su gomma. In crescita del 2% le merci varie e in particolare quelle in container. Infatti il 2020, oltre alla pandemia e agli effetti che ha prodotto nel tessuto economico **portuale**, è stato comunque caratterizzato da un fattore di rilievo per il **sistema portuale** della provincia. E l' avvio, a febbraio, dell' attività del nuovo terminal **portuale** di Vado Gateway, che vede operare congiuntamente le società Apm Terminals e Cosco. Le merci trasportate nei container sono cresciute del 186, 94% passando da 535 mila tonnellate di prodotti nel 2019 a 1 milione 533 mila nel 2020, con un incremento dei container movimentanti pari al 167, 83% (da 54 mila 542 container del 2010 a 146 mila 81 dello scorso anno). Nel corso del 2020, oltre alla pandemia e agli effetti che essa ha prodotto nel tessuto economico del Savonese, fra i principali eventi che hanno rappresentato un elemento di rilievo per il **sistema portuale** locale va segnalato l' avvio a febbraio dell' attività nei due nuovi terminal di Vado Gateway, gestito da APM Terminals e Cosco. Dei container arrivati e partiti dal porto di Vado, nonostante le difficoltà della congiuntura, quelli trasportati su ferrovia sono stati oltre 25 mila, pari al 27, 8% del totale dei volumi del terminal. Il traffico passeggeri è stato quello più duramente colpito dalla crisi dovuta al Covid19. Nel complesso la riduzione dei traffici è stata del 78, 47%. Le compagnie di navigazione già a fine gennaio erano intervenute per rafforzare ulteriormente le misure precauzionali da applicare alle proprie flotte, ma a partire dai primi giorni di marzo dello scorso anno sono state costrette a sospendere a livello globale le proprie attività, con un fermo di oltre cinque mesi. L' impatto maggiore è stato sul nel settore crocieristico (-88, 7%) mentre è stato relativamente più contenuto quello dei traghetti (-55, 47%), caratterizzati dall' attività di Corsica Ferries e Grimaldi Lines che collegano i porti di Savona e Vado Ligure rispettivamente con la Francia (Corsica) e con la Spagna. «Il 2020 è stato un anno difficile per i Ports of Genoa, come per tutta l' economia mondiale- spiega il Presidente dell' **Autorità di sistema** Paolo Emilio Signorini - abbiamo perso il 14% dei volumi di merce e il 66% dei passeggeri complessivi. Tuttavia, a gennaio 2021 registriamo - ad





La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

per il traffico container - solo un lieve calo rispetto a gennaio 2020 che è stato un buon mese prima del Covid, segno che stiamo stabilizzando la situazione e ci avviamo a recuperare il trend di crescita. Un contributo importante sta arrivando dall' entrata in funzione dei nuovi terminal a Sampierdarena e Vado con un crescente utilizzo della modalità ferroviaria. In prospettiva, sarà anche determinante il ritorno a una normale attività delle crociere, protagoniste di un primo bimestre da record nel 2020». - © RIPRODUZIONE RISERVATA

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

la smeralda resta in porto: salperà il 13 marzo

Costa Fortuna in sosta nella rada di Savona

Stop tecnico prima della partenza per Civitavecchia

Costa Smeralda resterà al **porto di Savona**, almeno per i prossimi giorni, mentre la Fortuna ha fatto una sosta nella rada di **Savona**, prima della ripartenza con destinazione Civitavecchia. Erano mesi che non si vedevano due navi nel **porto di Savona** e ha incuriosito molti savonesi soprattutto la presenza della Costa Fortuna al largo della città, di fronte alla statua dedicata a Garibaldi. Un arrivo in effetti non programmato da Costa visto che la Fortuna avrebbe dovuto attraccare al **porto di Civitavecchia** due giorni fa dopo un piccolo viaggio «tecnico», in vista della ripresa delle crociere prevista per marzo. Ma per le condizioni del mare la compagnia ha preferito fare sostare per due giorni la nave da crociera nella rada del nostro **porto**, in attesa del ritorno allo scalo di destinazione. Rimane al momento in **porto** la Costa Smeralda, sottoposta ad interventi di riparazione dopo l'incidente avuto nell'ingresso in **porto** tre settimane fa che hanno causato danni ad una scialuppa ma non alla struttura della nave. Accostando alla banchina la Smeralda ha toccato la banchina danneggiando alcune strutture fisse. C'è attesa, intanto, per la ripartenza delle crociere di Costa, programmata per il 13 marzo con la Smeralda che farà mini-crociere di tre e quattro giorni, o in alternativa una intera crociera di 7 giorni. Gli scali previsti sono **Savona**, La Spezia, Civitavecchia, Napoli, Messina e Cagliari. La ripartenza dell'attività delle navi Costa sarà con un numero ridotto di passeggeri e importanti misure di sicurezza, ma è comunque un segno di una ripresa attesa da tempo. e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

RISPOSTAA INTERPELLO

Autotrasportatori, rilevanza fiscale per i ristori del ponte Morandi

Gli aiuti sono contributi in conto esercizio e concorrono all'imponibile Tassazione per competenza o per cassa nel caso di contribuenti semplificati

ALESSANDRA CAPUTO, GIAN PAOLO TOSONI - I ristori destinati agli autotrasportatori a seguito del crollo del Ponte Morandi di **Genova** hanno natura di contributi in conto esercizio e pertanto assumono rilevanza ai fini fiscali. Lo precisa la risposta 98 a una istanza di interpello dell' 11 febbraio, nella quale un contribuente chiedeva che natura avessero le provvidenze ricevute a norma del DI 109/2018, considerato che nella legge non era precisato. Il DI 109/2018 è stato emanato per garantire misure urgenti a sostegno della popolazione colpita dall' evento del crollo di un tratto del viadotto Polcevera dell' autostrada A10, nel Comune di **Genova**, noto come ponte Morandi, avvenuto il 14 agosto 2018, nonché per le attività di demolizione del viadotto e di realizzazione di infrastrutture necessarie ad assicurare la viabilità nel Comune di **Genova** e nelle relative aree portuali. In particolare, l' articolo 5, comma 3, del decreto, aveva autorizzato, per l' anno 2018, una spesa pari a 20 milioni di euro per consentire il ristoro delle maggiori spese affrontate dagli autotrasportatori consistenti nella forzata percorrenza di tratti stradali aggiuntivi rispetto ai normali percorsi e nelle difficoltà logistiche dipendenti dall' ingresso e dall' uscita delle aree urbane e portuali. Le tipologie di spese ammesse al ristoro, nonché i criteri e le modalità per l' erogazione a favore degli autotrasportatori erano state demandate ad un decreto, pubblicato nella «Gazzetta Ufficiale» del 30 gennaio 2019 (Dm Infrastrutture e Trasporti del 24 dicembre 2018). L' articolo 3 del decreto includeva tra i beneficiari del ristoro le imprese iscritte all' albo dell' autotrasporto esercenti attività per conto di terzi, in base all' articolo 40 della legge 298/1974. Le tipologie di spese ammesse a ristoro riguardavano i viaggi (chiamati "missioni") con origine e/o destinazione il Comune e il **Porto di Genova** che comportavano l' attraversamento del nodo urbano nonché i viaggi sul territorio nazionale che comportavano la forzata percorrenza di tratti stradali aggiuntivi stante l' impossibilità di attraversamento del Ponte Morandi. Per accedere al contributo era necessario presentare una domanda per ogni singola missione di viaggio; la misura unitaria del contributo veniva determinata in misura pari all' ammontare dello stanziamento suddiviso per il numero di missioni totali comunicate. Per il contribuente tali contributi dovevano essere esclusi da tassazione, anche alla luce del fatto che all' atto dell' erogazione non era applicata alcuna ritenuta. Al contrario, l' Agenzia conclude per la rilevanza fiscale sulla base di due elementi: la circostanza che il contributo fosse finalizzato a ristorare le maggiori spese sostenute dagli autotrasportatori, gli attribuisce natura di contributo in conto esercizio che, come previsto dall' articolo 85 del Tuir è considerato ricavo di esercizio. Inoltre, l' ufficio rilevava l' assenza di una norma che escluda la concorrenza alla formazione del reddito. Quindi i contributi ricevuti concorrono alla formazione del reddito; trattandosi di ricavi, la tassazione deve avvenire per competenza o per cassa per i contribuenti in semplificata. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' ASSESSORE MARESCA

«Acceleriamo sulla Gronda per far ripartire la Liguria»

«Se vogliamo che Genova e l' Italia creino traffici, bisogna accelerare sulle infrastrutture materiali essenziali, a partire dalla Gronda, e si proceda in parallelo sulle infrastrutture immateriali, con la completa digitalizzazione delle procedure portuali, e procedure snelle per avere tempi brevi nel sistema dei servizi per gli operatori portuali. Genova è pronta alla sfida: con il nuovo governo ci aspettiamo che finalmente si proceda in questa direzione perché l' economia del mare e in generale di tutti gli ambiti economici hanno bisogno di risposte celeri, al passo con i tempi dell' impresa». Lo ha dichiarato l' assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca intervenuto ieri mattina alla tavola rotonda "Shipping 4.0: i porti" che ha visto un ampio parterre di relatori dell' Università di Genova, Ilt, Start 4.0, Cetena, Assocostieri, Assagenti, Regione Liguria, **Autorità** d i **Sistema** portuale Mar Ligure occidentale, Snam, Cnr.

12 FEBBRAIO 2021 | Il Giornale del Piemonte e della Liguria | GENOVA | 11

TRA I CLIENTI ANCHE MINORENNI E PROFESSIONISTI

Cuochi, vedette e cavalli: così «drogavano» i genovesi

La polizia sgrana una banda di produttori e spacciatori centrifugati con un giro di affari da 90mila euro al mese

Una banda di produttori e spacciatori centrifugati con un giro di affari da 90mila euro al mese. La polizia sgrana una banda di produttori e spacciatori centrifugati con un giro di affari da 90mila euro al mese. La polizia sgrana una banda di produttori e spacciatori centrifugati con un giro di affari da 90mila euro al mese.

La preparazione dello stupefacente

Con un procedimento chimico ben preciso, lavora la cocaina trasformandola in CRACK

La giornata del malato

«Non c'è solo il covid, serve attenzione per tutti i pazienti»

Il presidente della Regione Liguria, Giovanni Polverini, ha parlato di «giornata del malato» durante un'attività di sensibilizzazione. Polverini ha sottolineato l'importanza di prestare attenzione a tutti i pazienti, non solo a quelli con il COVID-19.

COMUNI IN STAZIONE
Il sindaco di Genova, Marco D'Amico, ha parlato di «comuni in stazione» durante un'attività di sensibilizzazione. D'Amico ha sottolineato l'importanza di prestare attenzione a tutti i cittadini, non solo a quelli che vivono in città.



Assessore Maresca: Gronda è priorità

Redazione

GENOVA L'assessore comunale Francesco Maresca è intervenuto questa mattina alla tavola rotonda Shipping 4.0: i porti che ha visto un ampio parterre di relatori dell'Università di Genova, Ilt, Start 4.0, Cetena, Assocostieri, Assagenti, Regione Liguria, Autorità di Sistema portuale Mar Ligure occidentale, Snam e Cnr. Se vogliamo che Genova e l'Italia creino traffici ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico portuale e logistico del Comune di Genova -, bisogna accelerare sulle infrastrutture materiali essenziali, a partire dalla Gronda, e si proceda in parallelo sulle infrastrutture immateriali, con la completa digitalizzazione delle procedure portuali, e procedure snelle per avere tempi brevi nel sistema dei servizi per gli operatori portuali. Genova è pronta alla sfida: con il nuovo governo ci aspettiamo che finalmente si proceda in questa direzione perché l'economia del mare e in generale di tutti gli ambiti economici hanno bisogno di risposte celeri, al passo con i tempi dell'impresa. Il confronto tra mondo della ricerca, operatori portuali, industria e istituzioni ha proseguito l'assessore Maresca si rende, in tempi Covid ancor più che in passato, indispensabile per elaborare una road map efficace di interventi che possano rendere performante Genova come hub portuale e contestualmente efficientare il rapporto con la città. Dalla tavola rotonda è emersa la necessità di una governance che tratti in modo costante i temi della digitalizzazione, delle infrastrutture materiali e immateriali legate alla portualità. Per individuare le priorità degli interventi occorre che si lavori in filiera: il Blue District è il luogo dove auspichiamo possa mettere radici il concetto della collaborazione costruttiva su tutti i temi che coinvolgano l'economia del mare con l'ambizione che Genova si confermi capitale della Blue economy e torni ad attrarre investitori e professionalità. Ricordiamo, infine, che Shipping 4.0 è la due giorni, in programma oggi e domani, organizzata, ai Magazzini dell'Abbondanza del Genova Blue District, da Promoest in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova, Confindustria Genova, Start 4.0 e con il patrocinio di Regione Liguria, Comune di Genova, Marina Militare e The Ocean Race. Shipping 4.0 si inserisce all'interno di Genoa Blue Forum, progetto istituito dal Comune di Genova che riconosce nel mare, nei traffici e nelle attività industriali a esso legate una risorsa vitale e identitaria per il Paese e per la Liguria.



Genova24

Genova, Voltri

Shipping 4.0, Maresca: "Accelerare sulle infrastrutture per rilanciare il porto di Genova"*L'evento si inserisce all'interno di "Genoa Blue Forum", progetto istituito dal Comune di Genova*

Redazione

Genova. 'Se vogliamo che Genova e l'Italia creino traffici, bisogna accelerare sulle infrastrutture materiali essenziali, a partire dalla Gronda, e si proceda in parallelo sulle infrastrutture immateriali, con la completa digitalizzazione delle procedure portuali, e procedure snelle per avere tempi brevi nel **sistema** dei servizi per gli operatori portuali'. Lo ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo economico **portuale** e logistico del Comune di Genova Francesco Maresca intervenuto questa mattina alla tavola rotonda 'Shipping 4.0: i porti' che ha visto un ampio parterre di relatori dell'Università di Genova, Ilt, Start 4.0, Cetena, Assocostieri, Assagenti, Regione Liguria, **Autorità di Sistema portuale** Mar Ligure occidentale, Snam, Cnr. 'Genova è pronta alla sfida: con il nuovo governo ci aspettiamo che finalmente si proceda in questa direzione perché l'economia del mare e in generale di tutti gli ambiti economici hanno bisogno di risposte celeri, al passo con i tempi dell'impresa', prosegue l'assessore. 'Il confronto tra mondo della ricerca, operatori portuali, industria e istituzioni - ha commentato l'assessore Maresca - si rende, in tempi Covid ancor più che in passato, indispensabile per elaborare una road map efficace di interventi che possano rendere performante Genova come hub **portuale** e contestualmente efficientare il rapporto con la città. Dalla tavola rotonda è emersa la necessità di una governance che tratti in modo costante i temi della digitalizzazione, delle infrastrutture materiali e immateriali legate alla portualità. Per individuare le priorità degli interventi occorre che si lavori in filiera: il Blue District è il luogo dove auspichiamo possa mettere radici il concetto della collaborazione costruttiva su tutti i temi che coinvolgano l'economia del mare con l'ambizione che Genova si confermi capitale della Blue economy e torni ad attrarre investitori e professionalità'. Shipping 4.0 è la due giorni, in programma oggi e domani, organizzata, ai Magazzini dell'Abbondanza del Genova Blue District, da Promoest in collaborazione con l'Università degli Studi di Genova, Confindustria Genova, Start 4.0 e con il patrocinio di Regione Liguria, Comune di Genova, Marina Militare e The Ocean Race. Shipping 4.0 si inserisce all'interno di 'Genoa Blue Forum', progetto istituito dal Comune di Genova che riconosce nel mare, nei traffici e nelle attività industriali a esso legate una risorsa vitale e identitaria per il Paese e per la Liguria.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Spegnere i motori alle navi nei porti

MARCO GRASSO

Per fortuna arriverà un gran finanziamento da parte dell' Unione Europea per ristrutturare il porto di Genova, con la costruzione della super diga che permetterà al nuovo scalo potenziato di poter attuare un transito di 5000 mezzi pesanti al giorno, più un 40% di merci che dovranno essere trasportate dalle navi a bordo dei treni, quindi un notevole adeguamento ferroviario, con il completamento del Terzo valico. C' è però chi sostiene che la super diga danneggerà l' aeroporto, come il direttore dello stesso. E c' è chi - non ascoltato - dice che simili somme investite potrebbero portare alla salute pubblica, elettrizzando le banchine, un notevole miglioramento, come avvenuto già in nord Europa. Le navi da crociera inquinano 20 volte più di tutte le auto circolanti. Secondo uno studio di T&E le 203 navi passeggeri immettono nell' atmosfera 62 mila tonnellate di ossido di zolfo, 155 mila tonnellate di ossido di azoto, 10mila tonnellate di polveri sottili e più di 10 milioni di tonnellate di CO2. Gran parte delle emissioni delle navi da crociera avviene nei porti a ridosso di grandi centri abitati, dove queste navi restano ancorate e per tutto il tempo con i motori accesi necessari a fare funzionare i servizi di bordo, mancando l' elettricità nelle banchine. La diga del porto di Genova e l' elettrificazione delle banchine (non solo quelle di Genova) non sono due progetti in contrasto. Il problema dei fumi delle navi ormeggiate nei porti è annoso, e solo adesso stanno arrivando i soldi necessari a realizzare davvero la svolta elettrica. Secondo le stime dell' **Autorità di sistema portuale** di Genova e Savona, nel capoluogo ligure il porto sarà quasi completamente elettrificato in tre anni. Nel piano triennale delle opere dell' **Autorità** è stanziata una cifra di 29 milioni per i porti Genova e Savona. Per La Spezia l' investimento previsto per l' elettrificazione è di 12 milioni. Una parte dei soldi necessari potrebbero giungere dal Recovery Fund. Per quanto riguarda Genova, altri vantaggi alla qualità dell' aria potrebbero arrivare finalmente dal Terzo Valico e dal Nodo di Genova, due infrastrutture in costruzione che favoriranno lo spostamento su ferrovia di una quantità maggiore di container. --



La grande opera

Nuova Diga, entro fine aprile il progetto di fattibilità

Concluso il dibattito pubblico, le prossime tappe per la nuova diga del porto di Genova saranno il 19 febbraio la presentazione della relazione finale con gli esiti del dibattito da parte del coordinatore, il 28 febbraio la presentazione del dossier conclusivo da parte dell' **Autorità di sistema portuale** e entro la fine di aprile Technital completerà il progetto di fattibilità tecnica ed economica, lavorando alla soluzione che è stata scelta fra le diverse opzioni discusse, per consegnarlo al Consiglio superiore dei lavori pubblici del ministero delle Infrastrutture e Trasporti per l' autorizzazione. Sono i tre passaggi che avvicineranno l' opera all' avvio della realizzazione. L' obiettivo del presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini, è appaltare la prima fase funzionale dell' opera a ottobre e avviare i lavori nella primavera del 2022 per completarli nel 2026. La nuova diga del porto è, com' è noto, una delle grandi opere più attese, perchè potrebbe moltiplicare il traffico dello scalo grazie all' ingresso di navi di stazza ancora più imponente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nuova diga foranea, il 19 febbraio la relazione finale del coordinatore del dibattito pubblico

Domenica 28 febbraio verrà presentato il dossier conclusivo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

Si è concluso una settimana fa, giovedì 4 febbraio, il percorso del Dibattito Pubblico sul rifacimento della Diga Foranea del Porto di Genova. Venerdì 19 febbraio dalle 17 alle 19 si terrà la relazione finale del coordinatore del dibattito pubblico, alla presenza di Caterina Cittadino, presidente della commissione nazionale per il dibattito pubblico, e di Giuseppe Catalano, coordinatore della struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In questa occasione, Andrea Pillon racconterà l'esito del dibattito, durato 1 mese su un massimo di 4 come da norma di legge in considerazione della natura emergenziale dell'opera inserita nel Programma per la ripresa del porto approvato dal Commissario per la ricostruzione del Ponte Morandi e ne descriverà gli esiti dal punto di vista dei contenuti. Per circa un mese, a partire dalla presentazione pubblica dell'8 gennaio, i cittadini, i comitati, le associazioni e le imprese, hanno potuto inviare i propri contributi e domande sulla realizzazione del progetto, che sono stati raccolti e pubblicati sul sito del progetto nella sezione Quaderno degli attori. Sono stati raccolti complessivamente 55 contributi. Adesso è il momento delle conclusioni da parte di tutti gli attori in campo, di seguiti i prossimi appuntamenti. Domenica 28 febbraio verrà presentato il dossier conclusivo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale: in questa occasione, il presidente Paolo Emilio Signorini relazionerà sui perché del processo partecipativo, sui risultati ottenuti, e soprattutto sulla scelta di alternativa progettuale che l'Autorità di sistema portuale porterà avanti con particolare riferimento ai contributi pervenuti dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo Piloti. Dal 1° marzo a fine aprile la palla passa ai progettisti: la società di ingegneria Technital completerà il progetto di fattibilità tecnica ed economica, e lavorerà alla soluzione progettuale prescelta, che verrà cristallizzata e consegnata al Consiglio superiore dei lavori pubblici del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini delle ulteriori fasi di progettazione e approvazione dell'opera che porteranno dunque alla sua realizzazione finale. Il dibattito pubblico il primo che segue la normativa in vigore (Dpcm 76/2018) si è svolto attraverso quattro incontri pubblici, 6 riunioni di commissione tecnica, e una pre-conferenza dei servizi degli enti che dovranno autorizzare il progetto. Ognuno degli incontri pubblici ha raccolto, in media, circa 120 utenti collegati attraverso la piattaforma interattiva. Gli incontri, aperti e facilmente accessibili a tutti, sono stati trasmessi integralmente in streaming sulle tre principali emittenti locali di Genova con una stima di oltre 100.000 contatti complessivi, proprio allo scopo di dare la massima divulgazione e trasparenza al processo partecipativo. Nel corso del dibattito sono stati raccolti 55 contributi raccolti nel Quaderno degli attori, mentre decine sono state le domande e le osservazioni inviate alla struttura di coordinamento tramite e-mail: a ognuna di queste è stata data risposta attraverso i diversi canali del dibattito. Il sito web del progetto (dpdigaforanea.it) ha registrato 3.821 utenti unici e le pagine visitate sono state 19.946. I contenuti della pagina Facebook del dibattito pubblico hanno infine raggiunto un totale di 25.000 persone e oltre 1800 interazioni. Durante le riunioni della commissione tecnica, i rappresentanti dell'Autorità Portuale, della struttura commissariale, del Comune di Genova e di Regione Liguria hanno incontrato i delegati dei Municipi, degli enti e organizzazioni portuali e aeroportuali, delle associazioni ambientali,



culturali e i comitati di cittadini, i sindacati e le organizzazioni del lavoro, per approfondire specifiche caratteristiche del progetto in relazione alle esigenze dei singoli portatori di interesse.



Genova24

Genova, Voltri

Diga Foranea, il 19 febbraio la relazione finale del dibattito pubblico

Ecco tutti gli appuntamenti che porteranno alla fase finale delle discussioni sulla grande opera per il porto di Genova

Redazione

Genova. Si è concluso una settimana fa, giovedì 4 febbraio, il percorso del Dibattito Pubblico sul rifacimento della Diga Foranea del Porto di Genova. Per circa un mese, a partire dalla presentazione pubblica dell'8 gennaio, i cittadini, i comitati, le associazioni e le imprese, hanno potuto inviare i propri contributi e domande sulla realizzazione del progetto, che sono stati raccolti e pubblicati sul sito del progetto nella sezione Quaderno degli attori. Sono stati raccolti complessivamente 55 contributi. Adesso è il momento delle conclusioni da parte di tutti gli attori in campo, di seguiti i prossimi appuntamenti. Venerdì 19 febbraio dalle 17 alle 19 si terrà la Relazione Finale del Coordinatore del Dibattito Pubblico, alla presenza di Caterina Cittadino, Presidente della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, e di Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In questa occasione, Andrea Pillon racconterà l'esito del dibattito, durato 1 mese su un massimo di 4 come da norma di legge - in considerazione della natura emergenziale dell'opera inserita nel Programma per la ripresa del porto approvato dal Commissario per la ricostruzione del Ponte Morandi - e ne descriverà gli esiti dal punto di vista dei contenuti. Domenica 28 febbraio verrà presentato il Dossier Conclusivo dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale: in questa occasione, il Presidente Paolo Signorini relazionerà sui perché del processo partecipativo, sui risultati ottenuti, e soprattutto sulla scelta di alternativa progettuale che l'**Autorità di sistema portuale** porterà avanti con particolare riferimento ai contributi pervenuti dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo Piloti. A tal fine, dal 1° marzo a fine aprile la palla passa ai progettisti: la società di ingegneria Technital completerà il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, e lavorerà alla soluzione progettuale prescelta, che verrà 'cristallizzata' e consegnata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini delle ulteriori fasi di progettazione e approvazione dell'opera che porteranno dunque alla sua realizzazione finale. 'Ad aprile 2018 abbiamo iniziato con Invalitalia a gettare le fondamenta di quest'opera, da cui dipende il futuro di Genova e del suo porto. Stiamo completando un progetto di fattibilità tecnico economica complesso e arricchito ora dai contributi del Dibattito Pubblico, a testimonianza di un percorso dove è stato privilegiato l'approfondimento alla rapidità di esecuzione. Dopo il crollo del Ponte, le difficoltà sulla rete autostradale e lo scoppio della pandemia, è tuttavia subentrata l'esigenza di accelerare le fasi di aggiudicazione, approvazione ed esecuzione dell'opera per la ripresa del porto di Genova; esigenza ora rafforzata dall'inserimento del progetto tra le opere commissariate e beneficiarie delle risorse del Recovery Fund', ha detto Paolo Signorini, Presidente dell'**Autorità Portuale** del Mar Ligure Occidentale. 'Il dibattito pubblico ha rappresentato un'occasione preziosa per informare e promuovere il confronto, a ogni livello, su un'opera dalla quale dipenderà inevitabilmente il futuro di Genova. Dare più acqua al porto rappresenta oggi un'esigenza condivisa tanto dagli operatori economici, tanto dall'**Autorità** marittima che, da sempre, promuove ogni soluzione finalizzata alla sicurezza della navigazione. In tale senso, lo spostamento della diga non potrà che offrire più elevate garanzie ai futuri traffici del porto di Genova', ha aggiunto l'Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante del porto di Genova. 'Nel marzo 2017



sono approdato in questa meravigliosa città e ciò che mi colpì fu questa fusione tra porto e città. Oggi diciamo che grazie al percorso intrapreso e agli investimenti mirati possiamo avere una visione ancora più chiara del domani. La nuova Diga Foranea,



Genova24

Genova, Voltri

quest' opera così imponente, strategica, anche grazie al Dibattito Pubblico che ha riportato il sostanziale parere positivo da parte di tutti gli attori coinvolti, consentirà di puntare ad essere uno degli HUB principali del Mar Mediterraneo. Le grandi navi che oggi non possono usufruire del porto di Genova, lo potranno fare in tutta sicurezza grazie alla Nuova Diga Foranea e tutto questo porterà enormi benefici sia economici, sia occupazionali, sia di scambi di idee e di cultura. Grazie alla sinergia tra le Infrastrutture, come la cura del 'ferro', si consentirà a questa Città di indossare una nuova veste, di diventare anche un nuovo punto di riferimento per il nostro Paese e per l' Europa.' ha aggiunto Marco Rettighieri, responsabile dell' attuazione del 'Programma Straordinario di investimenti urgenti' del Porto di Genova. Il Dibattito pubblico - il primo che segue la normativa in vigore (DPCM 76/2018) - si è svolto attraverso quattro incontri pubblici, 6 riunioni di Commissione Tecnica, e una pre-conferenza dei servizi degli enti che dovranno autorizzare il progetto. Ognuno degli incontri pubblici ha raccolto, in media, circa 120 utenti collegati attraverso la piattaforma interattiva. Gli incontri, aperti e facilmente accessibili a tutti - anche alla stampa, sono stati trasmessi integralmente in streaming sulle tre principali emittenti locali di Genova con una stima di oltre 100.000 contatti complessivi, proprio allo scopo di dare la massima divulgazione e trasparenza al processo partecipativo. Nel corso del dibattito sono stati raccolti 55 contributi raccolti nel Quaderno degli attori), mentre decine sono state le domande e le osservazioni inviate alla struttura di coordinamento tramite e-mail: a ognuna di queste è stata data risposta attraverso i diversi canali del dibattito. Il sito web del progetto (dpdigaforanea.it) ha registrato 3.821 utenti unici e le pagine visitate sono state 19.946. I contenuti della pagina Facebook del dibattito pubblico hanno infine raggiunto un totale di 25.000 persone e oltre 1800 interazioni. Durante le riunioni della Commissione Tecnica, i rappresentanti dell' **Autorità Portuale**, della Struttura commissariale, del Comune di Genova e di Regione Liguria hanno incontrato i delegati dei Municipi, degli enti ed organizzazioni portuali ed aeroportuali, delle associazioni ambientali, culturali e i comitati di cittadini, i sindacati e le organizzazioni del lavoro, per approfondire specifiche caratteristiche del progetto in relazione alle esigenze dei singoli portatori di interesse. La pre-conferenza dei servizi svoltasi il 27 gennaio, infine, è stata un' utile occasione per coinvolgere le **autorità** interessate in un momento in cui il progetto è ancora modificabile secondo le osservazioni, anche tecniche, che arrivano dalle altre istituzioni, semplificando così gli iter amministrativi e ottimizzando i tempi di valutazione del progetto.

Informare

Genova, Voltri

Nei prossimi giorni inizierà la fase finale di definizione del progetto della nuova Diga Foranea di Genova

A fine primavera la soluzione progettuale prescelta verrà consegnata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Concluso lo scorso 4 febbraio, dopo quattro settimane, il dibattito pubblico sulla realizzazione della nuova Diga Foranea di Genova, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** ha reso noto che il prossimo 19 febbraio si terrà la presentazione della relazione finale del coordinatore del dibattito pubblico, Andrea Pillon, alla presenza di Caterina Cittadino, presidente della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, e di Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il 28 febbraio sarà invece il turno dell' AdSP del **Mar Ligure Occidentale** che presenterà il dossier conclusivo relativo alla prossima realizzazione dell' opera, con il presidente Paolo Signorini che relazionerà sui perché del processo partecipativo, sui risultati ottenuti e soprattutto sulla scelta di alternativa progettuale che l' ente **portuale** porterà avanti con particolare riferimento ai contributi pervenuti dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo Piloti. Quindi dal primo marzo a fine aprile la società di ingegneria Technital completerà il progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica e lavorerà alla soluzione progettuale prescelta, che verrà poi consegnata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai fini delle ulteriori fasi di progettazione e approvazione dell' opera che porteranno alla sua realizzazione finale.



Dibattito pubblico sulla Diga Foranea

Il 28 Febbraio sarà presentato il dossier dell'AdSp

Redazione

GENOVA Si è concluso una settimana fa, giovedì 4 Febbraio, il percorso del Dibattito Pubblico sul rifacimento della Diga Foranea del Porto di Genova. Per circa un mese, a partire dalla presentazione pubblica dell'8 gennaio, i cittadini, i comitati, le associazioni e le imprese, hanno potuto inviare i propri contributi e domande sulla realizzazione del progetto, che sono stati raccolti e pubblicati sul sito del progetto nella sezione Quaderno degli attori. Sono stati raccolti complessivamente 55 contributi. Adesso è il momento delle conclusioni da parte di tutti gli attori in campo, di seguiti i prossimi appuntamenti. Venerdì 19 Febbraio dalle 17 alle 19 si terrà la Relazione Finale del Coordinatore del Dibattito Pubblico, alla presenza di Caterina Cittadino, Presidente della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, e di Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In questa occasione, Andrea Pillon racconterà l'esito del dibattito, durato 1 mese su un massimo di 4 come da norma di legge in considerazione della natura emergenziale dell'opera inserita nel Programma per la ripresa del porto approvato dal Commissario per la ricostruzione del Ponte Morandi e ne descriverà gli esiti dal punto di vista dei contenuti. Domenica 28 Febbraio verrà presentato il Dossier Conclusivo dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale: in questa occasione, il Presidente Paolo Signorini relazionerà sui perché del processo partecipativo, sui risultati ottenuti, e soprattutto sulla scelta di alternativa progettuale che l'Autorità di sistema portuale porterà avanti con particolare riferimento ai contributi pervenuti dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo Piloti. A tal fine, dal 1° Marzo a fine aprile la palla passa ai progettisti: la società di ingegneria Technital completerà il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, e lavorerà alla soluzione progettuale prescelta, che verrà cristallizzata e consegnata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini delle ulteriori fasi di progettazione e approvazione dell'opera che porteranno dunque alla sua realizzazione finale. Ad Aprile 2018 abbiamo iniziato con Invitalia a gettare le fondamenta di quest'opera, da cui dipende il futuro di Genova e del suo porto. Stiamo completando un progetto di fattibilità tecnico economica complesso e arricchito ora dai contributi del Dibattito Pubblico, a testimonianza di un percorso dove è stato privilegiato l'approfondimento alla rapidità di esecuzione. Dopo il crollo del Ponte, le difficoltà sulla rete autostradale e lo scoppio della pandemia, è tuttavia subentrata l'esigenza di accelerare le fasi di aggiudicazione, approvazione ed esecuzione dell'opera per la ripresa del porto di Genova; esigenza ora rafforzata dall'inserimento del progetto tra le opere commissariate e beneficiarie delle risorse del Recovery Fund, ha detto Paolo Signorini, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale. Il dibattito pubblico ha rappresentato un'occasione preziosa per informare e promuovere il confronto, a ogni livello, su un'opera dalla quale dipenderà inevitabilmente il futuro di Genova. Dare più acqua al porto rappresenta oggi un'esigenza condivisa tanto dagli operatori economici, tanto dall'Autorità marittima che, da sempre, promuove ogni soluzione finalizzata alla sicurezza della navigazione. In tale senso, lo spostamento della diga non potrà che offrire più elevate garanzie ai futuri traffici del porto di Genova, ha aggiunto l'Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante del porto di Genova. Nel



Marzo 2017 sono approdato in questa meravigliosa città e ciò che mi colpì fu questa fusione tra porto e città. Oggi diciamo che grazie al percorso intrapreso e agli investimenti mirati possiamo avere una visione ancora più chiara del domani. La nuova Diga Foranea, quest'opera così imponente, strategica, anche grazie al Dibattito Pubblico che ha riportato il sostanziale parere positivo da parte di tutti



Messaggero Marittimo

Genova, Voltri

gli attori coinvolti, consentirà di puntare ad essere uno degli HUB principali del Mar Mediterraneo. Le grandi navi che oggi non possono usufruire del porto di Genova, lo potranno fare in tutta sicurezza grazie alla Nuova Diga Foranea e tutto questo porterà enormi benefici sia economici, sia occupazionali, sia di scambi di idee e di cultura. Grazie alla sinergia tra le Infrastrutture, come la cura del ferro, si consentirà a questa Città di indossare una nuova veste, di diventare anche un nuovo punto di riferimento per il nostro Paese e per l'Europa. ha aggiunto Marco Rettighieri, responsabile dell'attuazione del Programma Straordinario di investimenti urgenti del porto di Genova. Il Dibattito pubblico il primo che segue la normativa in vigore (DPCM 76/2018) si è svolto attraverso quattro incontri pubblici, 6 riunioni di Commissione Tecnica, e una pre-conferenza dei servizi degli enti che dovranno autorizzare il progetto. Ognuno degli incontri pubblici ha raccolto, in media, circa 120 utenti collegati attraverso la piattaforma interattiva. Gli incontri, aperti e facilmente accessibili a tutti anche alla stampa, sono stati trasmessi integralmente in streaming sulle tre principali emittenti locali di Genova con una stima di oltre 100.000 contatti complessivi, proprio allo scopo di dare la massima divulgazione e trasparenza al processo partecipativo. Nel corso del dibattito sono stati raccolti 55 contributi raccolti nel Quaderno degli attori), mentre decine sono state le domande e le osservazioni inviate alla struttura di coordinamento tramite e-mail: a ognuna di queste è stata data risposta attraverso i diversi canali del dibattito. Il sito web del progetto (dpdigaforanea.it) ha registrato 3.821 utenti unici e le pagine visitate sono state 19.946. I contenuti della pagina Facebook del dibattito pubblico hanno infine raggiunto un totale di 25.000 persone e oltre 1800 interazioni. Durante le riunioni della Commissione Tecnica, i rappresentanti dell'Autorità Portuale, della Struttura commissariale, del Comune di Genova e di Regione Liguria hanno incontrato i delegati dei Municipi, degli enti ed organizzazioni portuali ed aeroportuali, delle associazioni ambientali, culturali e i comitati di cittadini, i sindacati e le organizzazioni del lavoro, per approfondire specifiche caratteristiche del progetto in relazione alle esigenze dei singoli portatori di interesse. La pre-conferenza dei servizi svoltasi il 27 gennaio, infine, è stata un'utile occasione per coinvolgere le autorità interessate in un momento in cui il progetto è ancora modificabile secondo le osservazioni, anche tecniche, che arrivano dalle altre istituzioni, semplificando così gli iter amministrativi e ottimizzando i tempi di valutazione del progetto.

Telenord

Genova, Voltri

Diga Foranea di Genova, il 19 febbraio la Relazione finale del Dibattito Pubblico

Dal 1° marzo via alla progettazione di fattibilità da parte di Technital

Si è concluso una settimana fa il percorso del Dibattito Pubblico sul rifacimento della Diga Foranea del Porto di Genova. Per circa un mese, a partire dalla presentazione pubblica dell' 8 gennaio, i cittadini, i comitati, le associazioni e le imprese, hanno potuto inviare i propri contributi e domande sulla realizzazione del progetto, che sono stati raccolti e pubblicati sul sito del progetto nella sezione Quaderno degli attori. Sono stati raccolti complessivamente 55 contributi. Adesso è il momento delle conclusioni da parte di tutti gli attori in campo, di seguiti i prossimi appuntamenti. Venerdì 19 febbraio dalle 17 alle 19 si terrà la Relazione Finale del Coordinatore del Dibattito Pubblico, alla presenza di Caterina Cittadino, Presidente della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, e di Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In questa occasione, Andrea Pillon racconterà l' esito del dibattito e ne descriverà gli esiti dal punto di vista dei contenuti.

Domenica 28 febbraio verrà presentato il Dossier Conclusivo dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Ligure Occidentale**: in questa occasione, il Presidente **Paolo Signorini** relazionerà sui perché del processo partecipativo, sui risultati ottenuti, e soprattutto sulla scelta di alternativa progettuale che l' **Autorità** di **sistema portuale** porterà avanti con particolare riferimento ai contributi pervenuti dalla Capitaneria di Porto e dal Corpo Piloti. A tal fine, dal 1° marzo a fine aprile la palla passa ai progettisti: la società di ingegneria Technital completerà il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, e lavorerà alla soluzione progettuale prescelta, che verrà "cristallizzata" e consegnata al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai fini delle ulteriori fasi di progettazione e approvazione dell' opera che porteranno dunque alla sua realizzazione finale. "Ad aprile 2018 - ha detto **Paolo Emilio Signorini**, presidente dell' **Autorità Portuale** del **Mar Ligure Occidentale** - abbiamo iniziato con Invitalia a gettare le fondamenta di quest' opera, da cui dipende il futuro di Genova e del suo porto. Stiamo completando un progetto di fattibilità tecnico economica complesso e arricchito ora dai contributi del Dibattito Pubblico, a testimonianza di un percorso dove è stato privilegiato l' approfondimento alla rapidità di esecuzione. Dopo il crollo del Ponte, le difficoltà sulla rete autostradale e lo scoppio della pandemia, è tuttavia subentrata l' esigenza di accelerare le fasi di aggiudicazione, approvazione ed esecuzione dell' opera per la ripresa del porto di Genova; esigenza ora rafforzata dall' inserimento del progetto tra le opere commissariate e beneficiarie delle risorse del Recovery Fund". "Il dibattito pubblico - ha aggiunto l' ammiraglio Nicola Carlone, comandante del porto di Genova - ha rappresentato un' occasione preziosa per informare e promuovere il confronto, a ogni livello, su un' opera dalla quale dipenderà inevitabilmente il futuro di Genova. Dare più acqua al porto rappresenta oggi un' esigenza condivisa tanto dagli operatori economici, tanto dall' **Autorità** marittima che, da sempre, promuove ogni soluzione finalizzata alla sicurezza della navigazione. In tale senso, lo spostamento della diga non potrà che offrire più elevate garanzie ai futuri traffici del porto di Genova". Il Dibattito pubblico - il primo che segue la normativa in vigore (DPCM 76/2018) - si è svolto attraverso quattro incontri pubblici, 6 riunioni di Commissione Tecnica, e una pre-conferenza dei servizi degli enti che dovranno autorizzare il progetto. Ognuno degli incontri pubblici ha raccolto, in media, circa 120 utenti collegati attraverso la piattaforma interattiva. Gli incontri, aperti e facilmente accessibili a tutti - anche alla stampa, sono stati trasmessi integralmente in streaming sulle tre principali





Telenord

Genova, Voltri

000 contatti complessivi, proprio allo scopo di dare la massima divulgazione e trasparenza al processo partecipativo. Nel corso del dibattito sono stati raccolti 55 contributi raccolti nel Quaderno degli attori), mentre decine sono state le domande e le osservazioni inviate alla struttura di coordinamento tramite e-mail: a ognuna di queste è stata data risposta attraverso i diversi canali del dibattito. Il sito web del progetto (dpdigaforanea.it) ha registrato 3.821 utenti unici e le pagine visitate sono state 19.946. I contenuti della pagina Facebook del dibattito pubblico hanno infine raggiunto un totale di 25.000 persone e oltre 1800 interazioni. Durante le riunioni della Commissione Tecnica, i rappresentanti dell' **Autorità Portuale**, della Struttura commissariale, del Comune di Genova e di Regione Liguria hanno incontrato i delegati dei Municipi, degli enti ed organizzazioni portuali ed aeroportuali, delle associazioni ambientali, culturali e i comitati di cittadini, i sindacati e le organizzazioni del lavoro, per approfondire specifiche caratteristiche del progetto in relazione alle esigenze dei singoli portatori di interesse. La pre-conferenza dei servizi svoltasi il 27 gennaio, infine, è stata un' utile occasione per coinvolgere le **autorità** interessate in un momento in cui il progetto è ancora modificabile secondo le osservazioni, anche tecniche, che arrivano dalle altre istituzioni, semplificando così gli iter amministrativi e ottimizzando i tempi di valutazione del progetto.

Porto, il report di Enel X e Legambiente: "Elettificazione banchine e no al GNL"

Redazione

Genova. Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettificazione dei consumi navali in **porto** oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando 'corridoi green', progressiva elettificazione dei consumi attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. È questa la rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la global business line del Gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l'ambiente e integri l'innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Il report 'Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile', presentato oggi nel corso del webinar, in diretta sulla

pagina Facebook e sul sito della Nuova Ecologia e Legambiente.it, fa il punto anche sulle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in **porto** grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. Durante il webinar è stato spiegato come siano sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021: 1) finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all'utilizzo dei motori di bordo, 2) introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità, 3) identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettificazione, 4) promuovere la progressiva elettificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili, 5) sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettificazione dell'intero sistema portuale. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino, 6) sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. 'Tali misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità - spiega Edoardo Zanchini vicepresidente di Legambiente - Inoltre queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra'. Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell'International Maritime Organization (IMO), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell'accordo di Parigi. 'In attesa dei prossimi passaggi che interesseranno il dibattito sulla costruzione della nuova diga foranea del **Porto** di



Genova - commenta Santo Grammatico, Presidente di Legambiente Liguria - è utile sottolineare l' importanza e l' urgenza di opere che attendiamo da anni. Per i porti liguri è necessario dare priorità alla elettrificazione delle banchine che avrà un impatto positivo per il miglioramento della qualità



Genova24

Genova, Voltri

dell'aria insieme ai sistemi di storage per navi e trasporti marittimi. Va privilegiato il 'Cold Ironing', con produzione elettrica da fonti rinnovabili e la Liguria dovrebbe implementare la produzione da fotovoltaico ed eolico. Per i cittadini che vivono fronte **porto** dovranno essere utilizzate le migliori tecnologie e le migliori soluzioni per diminuire l'impatto acustico delle attività. Tra le infrastrutture ferroviarie indispensabili allo sviluppo del sistema portuale, il raddoppio della ferrovia Pontremolese per sostenere e semplificare lo spostamento di merci nell'asse Tirreno - Brennero.' Nel dossier ampio spazio viene dato alle tecnologie disponibili per la decarbonizzazione del trasporto marittimo. Le considerazioni sul Gas Naturale Liquefatto (GNL) ed il loro bilancio sono sfavorevoli allo sviluppo di questa tecnologia. La sostituzione dei combustibili tradizionali con il GNL mitigherebbe buona parte delle emissioni sia durante le soste in **porto** che durante la navigazione. Le emissioni residue di zolfo, ossidi di azoto, e particolato risultano decisamente ridotte, mentre le emissioni di CO2 risultano ridotte in modo insufficiente. La logistica del GNL è inoltre piuttosto articolata, dato che il combustibile richiede serbatoi criogenici e di maggiori dimensioni rispetto ai serbatoi tradizionali. Il panorama UE sull'uso del gas naturale è individuato nel documento SWD (2020) 176 final del 17/09/2020, seconda parte, che recita: 'Il gas naturale svolge un ruolo dominante tra i combustibili gassosi fino al 2030. Tuttavia, entro il 2050, il suo utilizzo non ridotto diventerà incompatibile con l'obiettivo della neutralità climatica'. Buone pratiche dal mondo: Sono diversi i casi di successo in cui il cold ironing si dimostra un'efficace soluzione per la decarbonizzazione dei consumi navali in **porto**. Si possono citare i casi di Gothenburg in Svezia, Rotterdam nei Paesi Bassi, Los Angeles in USA, Vancouver in Canada, Lübeck in Germania, Bergen in Norvegia, Marsiglia in Francia. Solo per fare un esempio, già nel 1989 il **porto** di Gothenburg è stato dotato di un sistema cold ironing e oggi l'intera struttura beneficia di sei unità di cold ironing (una ulteriore è in fase di realizzazione). In Francia, nel 2017 al **porto** di Marsiglia sono stati realizzati tre punti di connessione cold ironing per navi traghetto e, grazie a un ulteriore piano di investimenti di 22 milioni di euro, il **porto** ambisce a diventare 100% elettrico entro il 2025. In questo caso, l'installazione del cold ironing è stata sostenuta da fondi pubblici forniti dall'UE, oltre che dal governo francese. Infine, un altro caso studio è rappresentato dal **porto** di Los Angeles, il principale **porto** merci dell'emisfero occidentale e uno dei principali protagonisti mondiali del cold ironing. Le prime infrastrutture sono state realizzate già nel 2004 con la California Environmental Protection Agency che ne ha supportato la successiva progressiva espansione, introducendo nel 2007 anche un regolamento per mitigare le emissioni di particolato e ossidi di azoto in **porto** che hanno reso il cold ironing una virtuosa soluzione per rientrare nei limiti.

Shipping Italy

Genova, Voltri

Snam: Al porto di Genova non serve un deposito Gnl. Olt Offshore da fine anno attivo per il bunkeraggio navale

Al porto di Genova un nuovo deposito di Gas naturale liquefatto non serve perché le navi che scalano le banchine liguri (e non solo) potranno agevolmente essere rifornite tramite bettoline dal rigassificatore Olt Offshore Lng Toscana. Lo ha spiegato questa mattina, in occasione di una delle sessioni congressuali del convegno Shipping 4.0, Emanuele Gesù, responsabile dei progetti small scale Lng di Snam. Dopo aver premesso che l'Italia è rimasta indietro rispetto al Nord Europa per la mancanza di sinergie e coordinamento fra domanda o offerta di Gnl, Gesù ha spiegato che Snam sta sviluppando due soluzioni. Una è la Fsrù di Livorno (il rigassificatore offshore, ndr) che da fine anno, dal prossimo mese di ottobre, sarà pronta per il bunkeraggio navale ship to ship. L'altra soluzione sarà il rigassificatore onshore di Panigaglia che da fine 2022 inizio 2023 sarà pronto per il caricamento dei camion i quali potranno dunque garantire il rifornimento anche alle navi dalla banchina (truck to ship). Essendo Snam ormai pronta a mettere a disposizione due soluzioni differenti e alternative per il rifornimento navale (ma non solo) di gas naturale liquefatto, il ragionamento di Gesù è stato: Il porto di Genova non ha necessità dunque di costruire un deposito da 20.000 metri cubi di capacità che probabilmente troverà delle opposizioni. Forse ancora più interessante il passaggio seguente in cui ha precisato che Snam impiegando navi bettoline, che potrebbe anche gestire direttamente, in un'ora e mezza sarebbe in grado di approvvigionarsi presso il rigassificatore e raggiungere il porto per trasferire il Gnl alla nave. Dunque da un punto di vista operativo i tempi per attivare la macchina del bunkeraggio navale di Gnl sembra rispettino i requisiti di fattibilità tecnica ed economica e Snam potrebbe pure considerare di gestire direttamente il trasporto navale (via bettolina) del prodotto dai rigassificatori alle navi da rifornire.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

il dossier sull' elettrificazione delle banchine di cui alla spezia si parla da anni

Legambiente ed Enel X alleate per abbattere le emissioni nei porti

SONDRA COGGIO

La Spezia Migliorare si può, anzi, si deve, visto che di porti "verdi" si parla da decenni, ma elettrificazione e cold ironing sono rimaste fin qui solo parole sulla carta. E il tempo stringe, perché «le emissioni del settore portuale sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all' anno, pari al 2.5% delle emissioni globali di gas serra». E secondo un recente studio dell' International Maritime Organization, «mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250%, entro il 2050». Lo afferma Legambiente, nel dossier presentato ieri insieme ad Enel X, in cui propone sei azioni chiave, per ridurre l' inquinamento delle città portuali. E nella lista, Spezia c' è. Né può dirsi che sia una novità. Il report Transport & Environment, solo un anno fa, aveva posto la città fra quelle con maggiori problemi di emissioni, legate in particolare al boom crocieristico. E aveva chiarito che «le auto che circolano in Europa inquinano il 10% rispetto alle super navi». L' esplosione di NO2 a Calata Paita, negli ultimi anni, è cosa nota. Così come la procedura di infrazione attivata dall' Europa nei confronti della Liguria, proprio per gli eccessi spezzini e genovesi, in termini di biossido di azoto. Legambiente ed Enel X rilevano che Spezia ha problemi di convivenza fra cittadini e banchine, in termini di rumore, e che non ha ancora de-carbonizzato i moli. Si è investito però sui binari, cosa buona, perché la connessione ferroviaria elettrificata non ce l' hanno tutti i porti, in Italia. La rotta tracciata dal fronte ambientalista è semplice. Prima di tutto quel cold ironing annunciato in città da tempo immemore, ma mai realizzato. È la tecnologia che permette alle navi di connettersi con la rete elettrica, a terra, evitando di tenere i motori accesi, con continua emissione di fumi. Pareva «imminente» già una quindicina di anni fa. È ancora nella lista delle opere da realizzare, alla radice del Molo Garibaldi. Per Edoardo Zanchini, vicepresidente nazionale di Legambiente, e Carlo Tamburi, direttore di Enel Italia, è «un passaggio inevitabile», per far calare l' inquinamento nei porti. Il treno dei finanziamenti è passato più volte accanto alla città, ma è sempre ripartito senza lasciare niente. L' ultima volta è stato nell' ottobre scorso, quando il Mit ha ripartito 794 milioni di euro fra 13 autorità portuali. Genova e Savona hanno scelto di investire proprio sul cold ironing oltre 29 milioni. Il **porto** della Spezia ha usato i suoi 12 per l' infrastruttura ferroviaria. Il report Legambiente propone di definire una tariffa elettrica competitiva, per il cold ironing, e di introdurre schemi di finanziamento pubblico, per sostenerla. E poi, punta ad avviare il processo di elettrificazione, con progressivo utilizzo di fonti rinnovabili. Se i 39 porti italiani utilizzassero il cold ironing, «si potrebbe evitare la combustione di oltre 635 mila tonnellate di gasolio marino». La nuova speranza spezzina di poter iniziare a respirare un' aria più pulita, si lega da una parte ai 5 milioni stanziati fin dallo scorso anno, nel piano degli investimenti portuale, per la nuova cabina di trasformazione alla radice del Molo Garibaldi. Dall' altra, invece, si lega ai 30 milioni chiesti per l' elettrificazione del **porto** spezzino nel recovery plan. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Accelerare la decarbonizzazione del settore marittimo. Rotta verso uno sviluppo sostenibile

Lo studio condotto da Enel X e Legambiente traccia per la prima volta la rotta da seguire: "In Liguria si accelera per l'elettrificazione delle banchine, si diminuisce l'impatto acustico delle attività e si avvia raddoppio della Pontremolese".

Liguria - Nella lotta alla crisi climatica un importante contributo può arrivare dalla decarbonizzazione del trasporto marittimo, reso possibile grazie ai progressi tecnologici che consentono oggi l'elettrificazione dei consumi navali in **porto** oltre che della logistica e della attività portuali di terra. Un processo che deve essere accelerato puntando su innovazione tecnologica, digitalizzazione dei sistemi logistici portuali, efficientamento energetico degli scali, integrazione tra porti e rete ferroviaria creando "corridoi green", progressiva elettrificazione dei consumi attraverso l'utilizzo delle energie rinnovabili e conversione della flotta navale con mezzi aventi un minor impatto ambientale. È questa la rotta da seguire per accelerare il processo di decarbonizzazione per Legambiente ed Enel X, la global business line del Gruppo Enel che progetta e sviluppa soluzioni incentrate sui principi di sostenibilità ed economia circolare, per fornire a persone, comunità, istituzioni e aziende un modello alternativo che rispetti l'ambiente e integri l'innovazione tecnologica nella vita quotidiana. Il report "Porti verdi: la rotta verso uno sviluppo sostenibile", presentato oggi nel corso del webinar, in diretta sulla

pagina Facebook e sul sito della Nuova Ecologia e Legambiente.it, fa il punto anche sulle best practices di settore, sui vincoli da superare e sulle opportunità di sviluppo che si aprono a partire dal prezioso contributo tecnologico del cold ironing, ovvero la tecnologia per mezzo della quale è possibile ridurre le emissioni navali in **porto** grazie alla connessione alla rete elettrica su terraferma, fino ad azzerarle se si alimenta il cold ironing con le fonti rinnovabili. Durante il webinar è stato spiegato come siano sei le azioni chiave a cui dare priorità nel 2021: 1) finalizzare il processo di definizione di una tariffa elettrica dedicata al cold ironing in modo da renderla competitiva rispetto all'utilizzo dei motori di bordo, 2) introdurre schemi di finanziamento o cofinanziamento pubblico per accelerare la transizione del sistema portuale italiano verso la sostenibilità, 3) identificare gli interventi prioritari sul sistema portuale per avviare il processo di elettrificazione, 4) promuovere la progressiva elettrificazione dei consumi portuali con fonti rinnovabili, 5) sviluppare una roadmap nazionale che preveda l'elettrificazione dell'intero sistema portuale. L'abilitazione al cold ironing dei 39 porti italiani del network TEN-T permetterebbe ogni anno di evitare la combustione di oltre 635mila tonnellate di gasolio marino, 6) sviluppare le infrastrutture ferroviarie nei porti e le interconnessioni con la rete al fine di favorire il trasporto elettrico e su ferro per lunghe e medie distanze. "Tali misure, se messe in campo, potrebbero contribuire a rafforzare il sistema portuale italiano e a innovare la gestione nella direzione della sostenibilità - spiega Edoardo Zanchini vicepresidente di Legambiente - Inoltre queste azioni consentirebbero anche la riduzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo che rappresenta una quota importante e crescente di emissioni di gas a effetto serra". Le emissioni associate a questo settore sono stimate in 940 milioni di tonnellate di CO2 all'anno, pari a circa il 2,5% delle emissioni globali di gas serra. Se non saranno messe in atto rapidamente delle misure di mitigazione, tali emissioni rischiano di aumentare in modo significativo. Infatti, secondo lo studio dell'International Maritime Organization (IMO), mantenendo invariata la situazione attuale, le emissioni del trasporto marittimo potrebbero aumentare tra il 50% e il 250% entro il 2050 e compromettere gli obiettivi dell'accordo di Parigi.



"In attesa dei prossimi passaggi che interesseranno il dibattito sulla costruzione della nuova diga foranea del Porto di Genova - commenta Santo Grammatico, Presidente di Legambiente Liguria - è utile sottolineare l'importanza



Citta della Spezia

La Spezia

e l'urgenza di opere che attendiamo da anni. Per i porti liguri è necessario dare priorità alla elettrificazione delle banchine che avrà un impatto positivo per il miglioramento della qualità dell'aria insieme ai sistemi di storage per navi e trasporti marittimi. Va privilegiato il "Cold Ironing", con produzione elettrica da fonti rinnovabili e la Liguria dovrebbe implementare la produzione da fotovoltaico ed eolico. Per i cittadini che vivono fronte **porto** dovranno essere utilizzate le migliori tecnologie e le migliori soluzioni per diminuire l'impatto acustico delle attività. Tra le infrastrutture ferroviarie indispensabili allo sviluppo del sistema portuale, il raddoppio della ferrovia Pontremolese per sostenere e semplificare lo spostamento di merci nell'asse Tirreno - Brennero." Nel dossier ampio spazio viene dato alle tecnologie disponibili per la decarbonizzazione del trasporto marittimo. Le considerazioni sul Gas Naturale Liquefatto (GNL) ed il loro bilancio sono sfavorevoli allo sviluppo di questa tecnologia. La sostituzione dei combustibili tradizionali con il GNL mitigherebbe buona parte delle emissioni sia durante le soste in **porto** che durante la navigazione. Le emissioni residue di zolfo, ossidi di azoto, e particolato risultano decisamente ridotte, mentre le emissioni di CO2 risultano ridotte in modo insufficiente. La logistica del GNL è inoltre piuttosto articolata, dato che il combustibile richiede serbatoi criogenici e di maggiori dimensioni rispetto ai serbatoi tradizionali. Il panorama UE sull'uso del gas naturale è individuato nel documento SWD (2020) 176 final del 17/09/2020, seconda parte, che recita: "Il gas naturale svolge un ruolo dominante tra i combustibili gassosi fino al 2030. Tuttavia, entro il 2050, il suo utilizzo non ridotto diventerà incompatibile con l'obiettivo della neutralità climatica". Buone pratiche dal mondo: Sono diversi i casi di successo in cui il cold ironing si dimostra un'efficace soluzione per la decarbonizzazione dei consumi navali in **porto**. Si possono citare i casi di Gothenburg in Svezia, Rotterdam nei Paesi Bassi, Los Angeles in USA, Vancouver in Canada, Lübeck in Germania, Bergen in Norvegia, Marsiglia in Francia. Solo per fare un esempio, già nel 1989 il **porto** di Gothenburg è stato dotato di un sistema cold ironing e oggi l'intera struttura beneficia di sei unità di cold ironing (una ulteriore è in fase di realizzazione). In Francia, nel 2017 al **porto** di Marsiglia sono stati realizzati tre punti di connessione cold ironing per navi traghetto e, grazie a un ulteriore piano di investimenti di 22 milioni di euro, il **porto** ambisce a diventare 100% elettrico entro il 2025. In questo caso, l'installazione del cold ironing è stata sostenuta da fondi pubblici forniti dall'UE, oltre che dal governo francese. Infine, un altro caso studio è rappresentato dal **porto** di Los Angeles, il principale **porto** merci dell'emisfero occidentale e uno dei principali protagonisti mondiali del cold ironing. Le prime infrastrutture sono state realizzate già nel 2004 con la California Environmental Protection Agency che ne ha supportato la successiva progressiva espansione, introducendo nel 2007 anche un regolamento per mitigare le emissioni di particolato e ossidi di azoto in **porto** che hanno reso il cold ironing una virtuosa soluzione per rientrare nei limiti. Giovedì 11 febbraio 2021 alle 12:35:21 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.

Autorità di sistema portuale

I porti e le città Sinergia positiva

LA SPEZIA L' **Autorità** di **sistema portuale** ha scelto di sostenere il Campionato di Giornalismo perché il progetto, oltre ad avere ampiamente dimostrato negli anni la sua validità didattica e formativa, può facilitare il nostro Ente a stimolare la curiosità dei giovani concittadini verso i porti della Spezia e di Marina di Carrara e le attività a essi collegate. I piccoli cronisti, sensibilizzati quest' anno sulla Sostenibilità ambientale, tema che ci sta molto a cuore, proporranno il risultato delle loro ricerche, veicolando notizie utili a diffondere una immagine del settore **portuale** corretta e accattivante, proprio perché descritta senza i pregiudizi tipici, talvolta, degli adulti. Ciò si inserisce perfettamente nell' obiettivo perseguito dall' AdSP di integrare sempre più il tessuto **portuale** con quello cittadino, in un' ottica di scambio reciproco di idee e di arricchimento culturale e sociale. Quest' anno, in un periodo così difficile e impegnativo soprattutto per le istituzioni scolastiche, emerge con ancora più evidenza il valore aggiunto del progetto Cronisti in classe, in grado di fornire agli studenti una ulteriore ed importante esperienza di apprendimento. Seguiremo con piacere l' evoluzione del progetto, fornendo ai giovani cronisti tutte le informazioni di cui avranno bisogno, accogliendoli all' interno degli scali, auspicando che emergano dai loro articoli tutti gli sforzi che sta compiendo l' AdSP per rendere un' attività, così importante per il nostro territorio, sostenibile dal punto di vista ambientale. Mario Sommariva Presidente dell' **Autorità di sistema portuale**.



Processo d' appello per le casse di colmata Chiesta una condanna a un anno e 8 mesi

RAVENNA Si conoscerà a marzo il verdetto di appello per il processo sulla gestione dei fanghi di dragaggio del Candiano, chiuso in primo grado con tre condanne (quelle per l' ex presidente di **Autorità Portuale** Galliano Di Marco e due ex amministratori della Cmc, Dario Foschini e il consigliere del cda Maurizio Fucchi) con pene comprese tra nove mesi e un anno e quattro mesi, e tre assoluzioni (l' ex presidente e l' ex ad di Sapir, Matteo Casadio e Roberto Rubboli oltre al presidente della Cmc, Alfredo Fioretti). Contro quella sentenza (puntando anche a un nuovo giudizio in merito al deposito incontrollato di rifiuti speciali non pericolosi, reato per il quale tutti gli imputati erano stati ritenuti non colpevoli perché "il fatto non sussiste"), il procuratore capo Alessandro Mancini e il pubblico ministero Marilù Gattelli avevano firmato il ricorso alla Corte d' Appello di Bologna, dove ieri il procuratore generale Luciana Cicerchia ha confermato l' ipotesi accusatoria chiedendo per tutti gli imputati (assistiti dagli avvocati Gilberto Giusti, Mauro Cellarosi, Maurizio Merlini, Ermanno Cicognani e Roberto Fariselli) la condanna a un anno e otto mesi. Richiesta su cui i giudici si sono riservati la decisione, rinviando appunto di un mese il giudizio. La vicenda Di fatto la sentenza aveva attribuito la responsabilità al committente dei lavori, **Autorità Portuale**, e parzialmente all' appaltatore Cmc, assolvendo la proprietà dei terreni Sapir, disponendo anche il dissequestro dei terreni e la restituzione ai legittimi proprietari. Si trattava delle casse di colmata denominate "Trattaroli 1, 2 e 3", "Nadep Interna e Centrale", "Nadep via Trieste", "Centro direzionale" e "Avamposto Porto Corsi ni", appositamente realizzate per contenere temporaneamente i fanghi di dragaggio provenienti dai lavori di escavo, ottenuti durante gli interventi di manutenzione e approfondimento del canale. In quelle aree erano stati depositati fanghi tra 104mila e 600mila metri cubi ciascuna, facendo leva su un iter autorizzati vo partito nel lontano 1994. L' inchiesta Tuttavia, stando a quanto ricostruito nel corso dell' inchiesta coordinata dalla Procura, a dispetto delle autorizzazioni rilasciate dalla Provincia tra il 2004 e il 31 dicembre del 2012, i fanghi si erano sovrapposti a quelli già depositati, rimanendoci per più di tre anni e andando oltre il termine delle autorizzazioni. Così, da deposito di rifiuti incontrollato e non autorizzato, si era passati secondo l' accusa a una discarica abusiva. L' inchiesta sui presunti reati ambientali aveva visto una svolta nel 2015, quando erano stati notificati 10 avvisi di garanzia, coinvolgendo anche il predecessore di Di Marco, Giuseppe Parrello, l' ex presidente di Sapir Giordano Angelini e l' ex vice presidente del cda di Cmc Guido Leoni. Le loro posizioni erano poi state smarcate dalle accuse grazie ai tempi di prescrizione, mentre la prematura scomparsa nel 2017 dell' allora presidente di Cmc Massimo Matteucci aveva portato allo stralcio dell' ultimo tra i grandi nomi finiti nel mirino.

Prima dimessa dal pronto soccorso poi operata: toltà un'ovaia a 12enne

Processo d' appello per le casse di colmata Chiesta una condanna a un anno e 8 mesi

Ravenna: segno più a Gennaio al Terminal T&C

Redazione

RAVENNA Il 2021 parte bene per il Terminal T&C del porto di Ravenna: l'analisi statistica effettuata sulle movimentazioni ha evidenziato un incremento del numero dei rotabili movimentati pari al 14.66%, in confronto allo stesso periodo del 2020, prima degli effetti della pandemia su tutti i traffici portuali. Un risultato positivo, secondo l'amministratore del Terminal, Alberto Bissi nel quale si sperava dopo il segno di lieve crescita registrato nel 2020 (+0,43). Sicuramente una tendenza riconducibile al fatto che Grimaldi e Cin Tirrenia da Giugno scorso scalino il porto di Ravenna tre volte a settimana, ciascuna con un proprio traghetto contrariamente a quanto avveniva in precedenza, effettuando la linea di Autostrada del Mare Ravenna/Brindisi/Catania. Questo incremento -aggiunge Bissi- ha dato impulso positivo all'insieme delle risorse umane, dirette e indirette, che operano in T&C ed è sicuramente stato uno stimolo per gli interventi di imminente avvio che renderanno disponibile una nuova area, interna al Terminal, come ulteriore piazzale di sosta per i rotabili sbarcati e da imbarcare, molte volte costretti a rimanere a terra per raggiunti limiti di capienza del traghetto. Proprio il traffico dei traghetti è tra quelli che meglio hanno resistito alla crisi che il diffondersi della pandemia ha provocato sulla movimentazione di ogni tipo di merce. Ora che siamo in grado di effettuare le prime stime sulla movimentazione complessiva nel porto di Ravenna per il mese di Gennaio 2021 afferma il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Daniele Rossi possiamo dire che queste finalmente accennano a valori positivi (oltre l'1,5%) rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Auspichiamo che, seppure siano dati ancora da confermare, la movimentazione di Gennaio 2021 possa assestarsi a circa 1,87 milioni di tonnellate, con una sostanziale tenuta rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (1,48 milioni di tonnellate).



L' Autorità portuale

Integriamo il porto con tutta la città

L' **AdSP** (Autorità di Sistema Portuale) ha scelto quest' anno di sostenere i Campionati di Giornalismo perché il progetto, nel suo complesso, oltre ad avere ampiamente dimostrato negli anni la sua validità didattica e formativa, può facilitare il nostro Ente a stimolare la curiosità dei giovani nostri concittadini rispetto ai porti della Spezia e di Marina di Carrara ed alle attività ad essi collegate. I piccoli cronisti, sensibilizzati su un particolare argomento, quest' anno incentrato sulla Sostenibilità ambientale, un tema che ci sta molto a cuore, andranno ad indagare e proporre il risultato delle loro ricerche, veicolando, nel nostro caso, notizie utili a diffondere una immagine del settore **portuale** corretta ed accattivante, proprio perché descritta senza i pregiudizi tipici, talvolta, degli adulti. Ciò si inserisce perfettamente nell' obiettivo perseguito dall' **AdSP** di integrare sempre più il tessuto **portuale** con quello cittadino, in un' ottica di scambio reciproco di idee e di arricchimento culturale e sociale. Quest' anno, in un periodo così difficile ed impegnativo soprattutto per le istituzioni scolastiche, emerge con ancora più evidenza il valore aggiunto del progetto "Cronisti in classe", certamente in grado di fornire agli studenti una ulteriore ed importante esperienza di apprendimento. Seguiremo con piacere l' evoluzione del progetto, fornendo ai giovani cronisti tutte le informazioni di cui avranno bisogno, accogliendoli all' interno degli scali, auspicando che emergano dai loro articoli tutti gli sforzi che sta compiendo l' **AdSP** per rendere un' attività così importante per il nostro territorio, sostenibile dal punto di vista ambientale.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

il dibattito

Italia Nostra e la "follia" dell' allargamento del porto

L' associazione torna a chiedere lo stop a ogni progetto di espansione dello scalo Emanuela Biso: nuove opere dannose perché aumentano il rischio idraulico

carrara. Ha un senso ampliare il **porto** di **Marina** di **Carrara**? «No, nessuno. È una follia», risponde la sezione apuo-lunense di Italia Nostra guidata da Emanuela Biso, convintissima che l' allargamento sarebbe un gravissimo pericolo non solo per gli effetti sull' erosione ma anche per la sicurezza idraulica. Oltre che un' opera di molto discutibile dal punto di vista dello sviluppo economico del territorio. «Il **porto** - inizia l' analisi di Italia Nostra - nell' ultimo anno, escludendo i traghetti di Grendi, ha movimentato solo 1,5 milioni di tonnellate di merci: è un piccolo **porto**, che ha vicino gli scali di Livorno e di La Spezia, già collegati molto bene con il nostro comprensorio e da esso già molto utilizzati; un **porto** che non dispone di spazi retroportuali e, i pochi presenti, ceduti (non si sa a quale prezzo) a Nuovo Pignone. In un territorio piccolo e già complicato, che senso ha fare tutto e il contrario di tutto? » Si potrebbe far meglio, con minore spesa e minori danni, è la proposta alternativa dell' associazione ambientalista «destinando il molo di Ponente alla nautica da diporto, il molo di Levante al traffico commerciale (finché dura) senza ampliamento, realizzando una grande esplanade (piazza aperta) sul mare in viale da Verrazzano».

Allungare un molo dal piazzale Città di Massa in prossimità della foce del Carrione, come in alcuni progetti, è invece «una follia. Così come lo è stato costruire il piazzale. Non va dimenticato (e i marinelli che hanno subito l' alluvione del 2014 non lo hanno dimenticato di certo) che l' interrimento della foce nasce proprio con la realizzazione del piazzale Città di Massa e la rigidità delle sponde». «Realizzare, poi, addirittura un' isola (come da progetto dello Studio SA+A che già circolava in epoca zubbianiana) davanti alla foce comporterebbe un ulteriore impedimento al deflusso delle acque ed al blocco dell' ingresso giornaliero delle onde di marea e loro successiva fuoriuscita. La dinamica di ingressi e uscite giornaliero produce il naturale dragaggio delle foci non antropizzate e non stabilizzate con moli guardiani. I torrenti, come tutti i corsi d' acqua, sono corpi in continua evoluzione dinamica nello "spazio-tempo": bloccare o contrastare l' evoluzione dinamica degli equilibri ambientali significa predisporre i territori alle calamità (alluvioni, frane, smottamenti, desertificazione, erosione), calamità che non sono mai "naturali", ma sempre "innaturali" perché risultato di una risposta dell' ambiente a un insulto antropico. "A ogni azione corrisponde un reazione uguale e contraria" dice la terza legge della dinamica: chi elabora soluzioni di questo tipo dimostra ignoranza dei principi fondamentali della fisica». È dunque sulla base di queste considerazioni che Italia Nostra chiede agli amministratori carraresi, «ricordando che il M5s considerano l' ambiente una delle loro 5 stelle qualificanti, di soppesare le nefaste conseguenze del consumo di suolo, i guasti economici provocati dall' uso dissennato del territorio, di fare propria l' esigenza di uno sviluppo locale davvero sostenibile». Prima di procedere a interventi «che potrebbero avere conseguenze irreversibili», dice ancora Emanuela Biso, «è necessaria la consapevolezza della finitezza delle risorse e delle complesse interrelazioni che avvengono sull' interfaccia costiera. Vogliamo concludere con una frase spesso ripetuta dal nostro geologo, Riccardo Caniparoli: "Oggi, purtroppo, con la specializzazione e la settorializzazione del sapere si produce ignoranza perché ogni competenza



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

nella singola specializzazione non ha la visione globale del fenomeno naturale e perciò si progettano mostri"». --©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

Salvetti: "Insieme per effetto moltiplicatore sulla città"

Al futuro presidente dell'Authority chiederà sinergia e condivisione

Redazione

LIVORNO Abbiamo incontrato il sindaco di Livorno Luca Salvetti, a pochi giorni da rientro a casa del comandante livornese bloccato da un anno a bordo della sua nave davanti alle coste cinesi. Vederlo tra i suoi cari è stata una grande soddisfazione dopo il lavoro in sinergia con gli altri comuni del personale coinvolto. Sinergia e condivisione per creare una rete è anche quello che chiederà al nuovo presidente dell'Authority Luciano Guerrieri, perchè per il sindaco lavorando insieme si ha un effetto moltiplicatore per il bene della città. Passiamo poi al Pnrr: se lo scalo livornese sembra escluso dalla bozza, questo per Salvetti è certamente da ricercare nel fatto che il Governo aveva già stanziato fondi per le grandi opere portuali: microtunnel, scavalco ferroviario e Darsena Europa. Un ultimo flash sulla questione del porto Mediceo e lo sgombero delle barche dei circoli nautici: Come Comune ci eravamo adoperati perchè le parti trovassero un'intesa che non fosse troppo svantaggiosa per qualcuno. Cosa non facile da fare per una questione che va avanti da decenni.



Livorno alla sfida delle grandi navi

GAM EDITORI

11 febbraio 2021 - Sono decollati i lavori di resecazione (per una lunghezza di 35 metri) del Pontile 13 fra la Torre del Marzocco e la Darsena Petroli all'interno del porto di Livorno. E' arrivata infatti due giorni fa la piattaforma galleggiante Francesca della ditta Sales, munita di piloni stabilizzatori. Il mezzo ha a bordo un grosso escavatore munito di martello pneumatico che procederà a demolire i 35 metri del Pontile. I residui della demolizione saranno poi salpati utilizzando un altro pontone galleggiante dotato di gru e trasportati a dimora. L'intervento è prodromico all'esecuzione del dragaggio di 80.000 mc di sedimenti che servirà a rimodellare il fondale a una profondità di 13 metri su un'area di circa 24 mila mq, con un ulteriore riprofilamento del canale di accesso alla darsena toscana che consentirà l'accesso di navi portacontainer anche da 11.000 TEU. I lavori, affidati alla ditta Sales, avranno un costo complessivo di 100.000 euro, mentre l'importo previsto a base di appalto per il dragaggio si aggira intorno a 1,2 milioni di euro. "Si tratta di un piccolo ma importantissimo intervento ai fini della sicurezza della navigazione nell'area di accesso al porto commerciale e del potenziamento della capacità di accogliere naviglio maggiore nel porto - ha commentato il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini, presenziando all'inizio dei lavori - Nelle more della realizzazione della Darsena Europa, stiamo lavorando ormai da anni con l'obiettivo prioritario di conservare e accrescere la competitività dello scalo migliorando, per quanto allo stato possibile, le performance in termini di accessibilità".



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

IL GIORNO DEL RICORDO

Porto, commozione e ricordo degli esuli

Il giorno del Ricordo dei martiri delle Foibe e dell' esodo Giuliano-Dalmata è stato celebrato ieri mattina al **porto** di **Ancona** dove una lapide, posta nel 1964, ricorda i profughi provenienti da Zara, anche verso il capoluogo marchigiano. Nello scalo dorico, inoltre, ci fu l' attracco del piroscalo 'Toscana', piena di esuli provenienti dall' Istria, da Fiume e da Pola. «Come tutte le tragedie che hanno minato la libertà, la sicurezza e la dignità di popoli interi credo sia giusto ricordare per far sì che la democrazia acquisisca il suo valore più profondo - ha detto il presidente della Regione, Francesco Acquaroli -. Sono momenti storici ed eventi che non devono ripetersi mai più». Anche l' assessore regionale alla cultura Giorgia Latini ha spiegato come si debba «ricordare questo evento tragico, perché è un evento che ha toccato gli italiani, che ha toccato i nostri connazionali. Eventi - ha sottolineato - che non devono avere nessun colore politico perché sono comunque di tutti e toccano il cuore di ognuno di noi». Presente anche l' esponente dell' Associazione nazionale Venezia Giulia e Dalmazia, Franco Rismondo, testimone e protagonista in prima persona del dramma, mentre un brano di Lucia Bellaspiga, giornalista dell' Avvenire e scrittrice di fama, figlia di profughi di Pola, è stato letto dalla voce narrante di Luca Violini. «Non si può dimenticare - ha detto il presidente dell' Ap, Rodolfo Giampieri - perché qualsiasi persecuzione è una cosa che va contro ogni etica e morale ma, soprattutto, contro il genere umano.



Foibe, manifestazione al porto di Ancona

Si è svolta stamane al Molo Santa Maria del porto di Ancona la celebrazione del Giorno del Ricordo dei martiri delle foibe e dell' esodo giuliano-dalmata. Il presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli ed il rappresentante dell' Associazione nazionale Venezia Giulia e Dalmazia Franco Rismondo hanno depresso una corona di alloro alla lapide posta nel 1965, a 20 anni dall' arrivo al porto di Ancona dei profughi da Zara. Sempre nello scalo dorico ci fu l' attracco del piroscalo "Toscana", pieno di esuli provenienti dall' Istria, da Fiume e da Pola. Una storia, quella dell' esodo, di sofferenza e crudeltà, collegate alle migliaia di persone che vennero gettate nelle cavità carsiche, le foibe, dai partigiani comunisti di Tito. Oggi ci sono stati gli interventi di Rismondo, dell' assessore regionale alla Cultura Giorgia Latini, che ha sottolineato la necessità di far conoscere questa tragedia soprattutto alle giovani generazioni nelle scuole, e dello stesso Acquaroli, che ha riaffermato il "dovere di rendere vivente la memoria delle vittime delle foibe e dei 350mila italiani che dovettero lasciare, per scampare all' eccidio, le coste di Istria e Dalmazia e città italianissime come Pola, Fiume, Sebenico, Spalato e Zara e fuggire in Italia, subendo purtroppo ulteriori incomprensioni, umiliazioni e vessazioni". Toccante, infine lettura di un brano di Lucia Bellaspiga, giornalista dell' Avvenire e scrittrice di fama, figlia di profughi di Pola, da parte di Luca Violini, voce narrante. Presenti le autorità civili e militari, tra cui il comandante del porto di Ancona Enrico Moretti, il vice comandante della Polizia Portuale Stefano Santiloni, il presidente dell' Autorità di Sistema portuale Rodolfo Giampieri, l' assessore regionale al Bilancio Guido Castelli, i consiglieri regionali Carlo Ciccioli, Mirko Bilò, Elena Leonardi, Nicola Baiocchi, Marco Ausili e il rappresentante degli esuli istriani Emanuele Piloni. (ANSA).



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Al porto di Ancona la commemorazione per i martiri delle Foibe

Proprio al porto di Ancona ci fu l'attracco del piroscifo

Redazione

ANCONA Si è svolta stamane al Molo Santa Maria del Porto di Ancona la celebrazione del Giorno del Ricordo dei martiri delle Foibe e dell'esodo Giuliano-Dalmata. Un luogo simbolico quello scelto, testimoniato da una lapide commemorativa in ricordo dei profughi provenienti da Zara. Proprio al porto di Ancona tra l'altro ci fu l'attracco del piroscifo 'Toscana', pieno di esuli provenienti dall'Istria, da Fiume e da Pola. Una storia, quella dell'esodo, di vera disperazione, non certo un 'trasloco', ma un esilio di sofferenza e crudeltà, strettamente collegato alle 20 mila persone che, solo per la colpa di essere italiani, vennero gettate nelle cavità carsiche, le foibe, dai partigiani comunisti di Tito. A prender la parola per primo, al Molo Santa Maria, l'esponente dell'Associazione nazionale Venezia Giulia e Dalmazia, Franco Rismondo, testimone e protagonista in prima persona del dramma, seguito dall'assessore regionale alla cultura Giorgia Latini che ha sottolineato la necessità di far conoscere questa tragedia soprattutto alle giovani generazioni nelle scuole; a conclusione l'intervento del presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, che ha riaffermato il dovere di rendere vivente la memoria delle vittime delle foibe e dei 350 mila italiani che dovettero lasciare, per scampare all'eccidio, le coste di Istria e Dalmazia e città italianissime come Pola, Fiume, Sebenico, Spalato e Zara e fuggire in Italia, subendo purtroppo ulteriori incomprensioni, umiliazioni e vessazioni. A chiudere la lettura di un brano di Lucia Bellaspiga, giornalista dell'Avvenire e scrittrice, figlia di profughi di Pola, da parte di Luca Violini, voce narrante di momenti che hanno emozionato i presenti e le autorità civili e militari intervenute, in particolare il comandante del porto di Ancona Enrico Moretti, il vice comandante della Polizia Portuale Stefano Santiloni, il presidente dell'Autorità Portuale Rodolfo Giampieri, l'assessore regionale al bilancio Guido Castelli, i consiglieri regionali Carlo Ciccio, Mirko Bilò, Elena Leonardi, Nicola Baiocchi, Marco Ausili e il rappresentante degli esuli istriani Emanuele Piloni. Al termine della lettura di Luca Violini, il presidente della Regione Marche Acquaroli e il rappresentante dei profughi, Rismondo, hanno deposto una corona di alloro alla lapide posta nel 1965, a 20 anni dall'arrivo al Porto di Ancona dei profughi da Zara, proprio al Molo Santa Maria.

Quanto alle offerte i cookies per offrire una migliore esperienza di navigazione sul sito. Continuando a navigare accetti l'uso dei cookies. [Stipendi informazioni](#)



Al porto di Ancona la commemorazione per i martiri delle Foibe

Il presidente della Regione Marche, Francesco Acquaroli, inteso con i familiari del dramma. Proprio al porto di Ancona ci fu l'attracco del piroscifo "Toscana", pieno di esuli provenienti dall'Istria, da Fiume e da Pola.



ANCONA - Si è svolta stamane al Molo Santa Maria del Porto di Ancona la celebrazione del Giorno del Ricordo dei martiri delle Foibe e dell'esodo Giuliano-Dalmata. Un luogo simbolico quello scelto, testimoniato da una lapide commemorativa in ricordo dei profughi provenienti da Zara. Proprio al porto di Ancona tra l'altro ci fu l'attracco del piroscifo "Toscana", pieno di esuli provenienti dall'Istria, da Fiume e da Pola. Una storia, quella dell'esodo, di vera disperazione, non certo un "trasloco", ma un esilio di sofferenza e crudeltà, strettamente collegato alle 20 mila persone che, solo per la colpa di essere italiani, vennero gettate nelle cavità carsiche, le foibe, dai partigiani comunisti di Tito.

A prendere la parola per primo, al Molo Santa Maria, l'esponente dell'Associazione nazionale Venezia Giulia e Dalmazia, Franco Rismondo, testimone e protagonista in prima persona del dramma, seguito dall'assessore regionale alla cultura Giorgia Latini che ha sottolineato la necessità di far conoscere questa tragedia soprattutto alle giovani generazioni nelle scuole; a conclusione l'intervento del presidente della Regione Marche Francesco Acquaroli, che ha riaffermato il dovere di rendere vivente la memoria delle vittime delle foibe e dei 350 mila italiani che dovettero lasciare, per scampare all'eccidio, le coste di Istria e Dalmazia e città italianissime come Pola, Fiume, Sebenico, Spalato e Zara e fuggire in Italia, subendo purtroppo ulteriori incomprensioni, umiliazioni e vessazioni.

A chiudere la lettura di un brano di Lucia Bellaspiga, giornalista dell'Avvenire e scrittrice, figlia di profughi di Pola, da parte di Luca Violini, voce narrante di momenti che hanno emozionato i presenti e le autorità.

Autorità portuale è Riso il segretario

MOLO VESPUCCI Il manager Paolo Riso, fino allo scorso anno dirigente dell'area amministrativa di Molo Vespucci, è il nuovo segretario generale dell'**Autorità di sistema portuale**. Il professionista, proposto ieri nel corso del Comitato di gestione, dal presidente Pino Musolino, è stato votato all'unanimità. Quella di ieri è stata la prima seduta del Comitato di gestione dell'era Musolino. Oltre al numero uno dell'Authority erano presenti il comandante della Capitaneria di porto di Civitavecchia, Francesco Tomas e i componenti designati da Regione e Comune, Roberto Fiorelli ed Emiliano Scotti, in attesa che anche la Città Metropolitana indichi il proprio rappresentante. La seduta si è aperta con l'insediamento del Comitato di gestione per poi passare all'unico altro punto all'ordine del giorno. «Ci tengo a ringraziare ha esordito al termine della seduta Musolino - Angela Andriani per l'ottimo lavoro svolto in questi due mesi da segretario generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell'affrontare le numerose emergenze sul tappeto, assumendo questa responsabilità con un entusiasmo e una energia che non erano per nulla da me date per scontate. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante. E tengo a sottolineare che ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente. Benvenuto a Paolo Riso che oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida, ha concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, in considerazione delle difficoltà di bilancio dell'ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell'uomo prima che del professionista. Con la nomina del segretario generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell'Adsp». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Paolo Risso torna a Molo Vespucci: è il nuovo segretario generale dell'ente

Una conferma rispetto a quanto si ventilava da giorni scorsi negli ambienti portuali. Paolo Risso è infatti il nuovo segretario generale dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale. Un ritorno per lui a Molo Vespucci dove ha già ricoperto l'incarico di direttore amministrativo dell'ente. Ieri infatti si è tenuta la prima seduta, con l'insediamento ufficiale del Comitato di Gestione presieduta da Pino Musolino; presenti il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente, ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e «ha garantito si legge in una nota dell'Adsp con grande senso delle istituzioni, che si potesse completare rapidamente l'assetto degli organi dell'Ente». All'ordine del giorno un unico punto, ossia la nomina del segretario generale, con il presidente Musolino che ha proposto il nome di Paolo Risso, approvato all'unanimità. Musolino ha ringraziato Angela Andriani «per l'ottimo lavoro svolto in questi due mesi da Segretario Generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell'affrontare le numerose emergenze sul tappeto, assumendo questo onere e questa responsabilità con un entusiasmo e una energia che non erano per nulla da me date per scontate. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante di questa Autorità. E tengo a sottolineare che ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente». Il presidente Musolino ha poi dato il benvenuto al nuovo Segretario Generale, evidenziando come «il dottor Risso, oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida - ha spiegato - abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell'ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell'uomo prima che del professionista. Con la nomina del Segretario Generale - ha quindi concluso il numero uno dell'ente - si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell'Adsp».



Adsp, Paolo Riso nuovo segretario generale

Publicato il 11 Febbraio 2021 Publicato il 11 Febbraio 2021 Si è insediato oggi il Comitato di Gestione che ha approvato all' unanimità la proposta del Presidente Adsp, Paolo Riso nuovo segretario generale Musolino: 'Si entra nella fase pienamente operativa del rilancio dell' ente' Nella foto da sinistra: Paolo Riso, nuovo Segretario Generale, Angela Andriani, Segretario Generale ff uscente, Pino Musolino, Presidente **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Tomas, Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia ed Emiliano Scotti, componente del Comitato di Gestione CIVITAVECCHIA - Si è tenuta oggi la prima seduta del Comitato di Gestione dell' Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino e Paolo Riso, come si ventilava da giorni negli ambienti portuali, è stato nominato Segretario Generale. Oltre al Presidente dell' Adsp erano presenti il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non

ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente, ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e 'ha garantito - si legge in una nota dell' Adsp - con grande senso delle istituzioni, che si potesse completare rapidamente l' assetto degli organi dell' Ente'. La seduta si è aperta con l' insediamento del Comitato di Gestione. Si è poi passati alla trattazione dell' unico altro punto all' ordine del giorno. Il Presidente Musolino ha proposto al Comitato come Segretario Generale Paolo Riso, che in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell' ente. Il Comitato di Gestione ha approvato la proposta all' unanimità. Musolino ha ringraziato Angela Andriani 'per l' ottimo lavoro svolto in questi due mesi da Segretario Generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell' affrontare le numerose emergenze sul tappeto, assumendo questo onere e questa responsabilità con un entusiasmo e una energia che non erano per nulla da me date per scontate. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante di questa **Autorità**. E tengo a sottolineare che ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente'. Il Presidente Musolino ha poi dato il benvenuto al nuovo Segretario Generale, evidenziando come 'il dottor Riso, oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida, abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell' ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell' uomo prima che del professionista. Con la nomina del Segretario Generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell' Adsp'.



Adsp, Ugl: bene la nomina di Paolo Riso

CIVITAVECCHIA - L' Ugl Porti di Civitavecchia e tutti i suoi dirigenti esprimono apprezzamento per la nomina di Paolo Riso come nuovo Segretario Generale dell' **AdSP**. "Persona già conosciuta e stimata in passato, per le sue capacità e profonda conoscenza delle tematiche portuali - spiegano - non ultimo un particolare attestato di stima anche alla dottoressa Angela Andriani che ha svolto con professionalità un compito arduo come quello di Segretario Generale facente funzioni dell' **ADSP** in un momento drammatico per il sistema portuale tutto, più che mai per quello di Civitavecchia e Fiumicino e Gaeta".



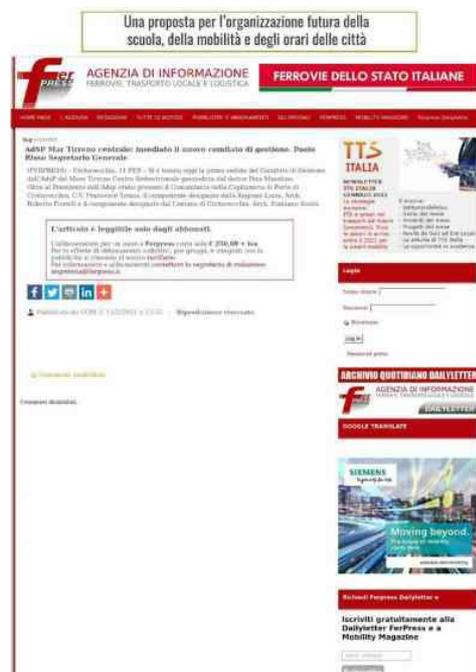
Civitavecchia - Paolo Riso, nuovo segretario generale dell'AdSP

CIVITAVECCHIA - Il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale ha nominato il segretario generale dell'ente, nella persona del dott. Paolo Riso, che in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell'ente. Il presidente Pino Musolino che ha presieduto il Comitato di Gestione ha proposto alla nomina di Riso ed il Comitato di Gestione ha approvato la proposta all'unanimità. Erano presenti alla prima seduta del Comitato di Gestione, oltre al presidente Musolino, il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente, ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e ha garantito, con grande senso delle istituzioni, che si potesse completare rapidamente l'assetto degli organi dell'Ente. Musolino ha ringraziato la dottoressa Angela Andriani per l'ottimo lavoro svolto in questi due mesi da Segretario Generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell'affrontare le numerose emergenze sul tappeto, assumendo questo onere e questa responsabilità con un entusiasmo e una energia che non erano per nulla da me date per scontate. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante di questa Autorità. E tengo a sottolineare che ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente. Il presidente Musolino ha poi dato il benvenuto al nuovo Segretario Generale, evidenziando come il dottor Riso, oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida, abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell'ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell'uomo prima che del professionista. Con la nomina del Segretario Generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell'Adsp.



AdSP Mar Tirreno centrale: insediato il nuovo comitato di gestione. Paolo Riso Segretario Generale

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 11 FEB - Si è tenuta oggi la prima seduta del Comitato di Gestione dell' Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta dal dottor Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' Adsp erano presenti il Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia**, C.V. Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di **Civitavecchia**, Arch. Emiliano Scotti. L' articolo è leggibile solo dagli abbonati. L' abbonamento per un anno a Ferpress costa solo 250,00 + iva . Per le offerte di abbonamenti collettivi, per gruppi, e integrati con la pubblicità si rimanda al nostro tariffario . Per informazioni e abbonamenti contattare la segreteria di redazione: segreteria@ferpress.it.



Informare

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Paolo Riso nominato segretario generale dell'AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale

In passato aveva ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell'ente. Oggi il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, su proposta del neo presidente dell'ente, Pino Musolino, ha approvato all'unanimità la nomina a nuovo segretario generale dell'AdSP di Paolo Riso, che in passato aveva ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell'ente. Musolino ha ringraziato Angela Andriani «per l'ottimo lavoro svolto in questi due mesi da segretario generale facente funzioni», incarico - ha specificato che ha svolto «senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente». Dando il benvenuto al nuovo segretario generale, Musolino ha evidenziato come «Riso, oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida, abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell'ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell'uomo prima che del professionista». Alla riunione odierna del Comitato di gestione, oltre al presidente dell'AdSP, erano presenti il comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli, e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. L'AdSP ha reso noto che la Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente, ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e ha garantito, con grande senso delle istituzioni, che si potesse completare rapidamente l'assetto degli organi dell'ente. Leggi le notizie in formato Acrobat Reader®. Iscriviti al servizio gratuito. Indice Prima pagina Indice notizie - Piazza Matteotti 1/3 - 16123 Genova - ITALIA tel.: 010.2462122, fax: 010.2516768, e-mail



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Paolo Riso segretario generale del porto di Civitavecchia

Si insedia il Comitato di gestione. D' intesa con Musolino, Riso avrà uno stipendio ridotto per via delle difficoltà di bilancio. Sostituisce la facente funzioni Angela Andriani

È Paolo Riso il nuovo segretario generale dell' Autorità di sistema portuale presieduta da Pino Musolino, il cui Comitato di gestione ha tenuto oggi la sua prima seduta. Erano presenti il Comandante della Capitaneria di **Porto** di **Civitavecchia**, Francesco Tomas; Roberto Fiorelli per la Regione Lazio ed Emiliano Scotti per il Comune di **Civitavecchia**. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora designato il suo componente, «ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e ha garantito che si potesse completare rapidamente l' assetto degli organi dell' Ente», sottolinea in una nota l' Adsp. L' unico punto all' ordine era la proposta del segretario generale, avanzata da Musolino e approvata all' unanimità dal Comitato di gestione. Riso in passato ha ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell' ente. Musolino ha ringraziato la dottoressa Angela Andriani «per l' ottimo lavoro svolto in questi due mesi da segretario generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell' affrontare le numerose emergenze sul tappeto. Ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente». Musolino riferisce di aver concordato con Riso «una sensibile riduzione dei suoi emolumenti (la retribuzione, ndr), rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell' ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del **porto**, non comune e che dà la cifra dell' uomo prima che del professionista. Con la nomina del segretario generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell' Adsp».



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Si è insediato oggi il Comitato di Gestione che ha approvato all' unanimità la proposta del Presidente

Adsp, Paolo Riso nuovo segretario generale

Condividi CIVITAVECCHIA - Si è tenuta oggi la prima seduta del Comitato di Gestione dell' **Adsp** del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta da Pino Musolino e Paolo Riso, come si ventilava da giorni negli ambienti portuali, è stato nominato Segretario Generale. Oltre al Presidente dell' **Adsp** erano presenti il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente, ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e "ha garantito - si legge in una nota dell' **Adsp** - con grande senso delle istituzioni, che si potesse completare rapidamente l' assetto degli organi dell' Ente". La seduta si è aperta con l' insediamento del Comitato di Gestione. Si è poi passati alla trattazione dell' unico altro punto all' ordine del giorno. Il Presidente Musolino ha proposto al Comitato come Segretario Generale Paolo Riso, che in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell' ente. Il Comitato di Gestione ha approvato la proposta all' unanimità. Musolino ha ringraziato Angela Andriani "per l' ottimo lavoro svolto in questi due mesi da Segretario Generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell' affrontare le numerose emergenze sul tappeto, assumendo questo onere e questa responsabilità con un entusiasmo e una energia che non erano per nulla da me date per scontate. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante di questa Autorità. E tengo a sottolineare che ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente". Il Presidente Musolino ha poi dato il benvenuto al nuovo Segretario Generale, evidenziando come "il dottor Riso, oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida, abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell' ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell' uomo prima che del professionista. Con la nomina del Segretario Generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell' **Adsp**". Condividi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Adsp, Ugl: bene la nomina di Paolo Riso nuovo segretario generale

CIVITAVECCHIA - L' Ugl Porti di Civitavecchia e tutti i suoi dirigenti esprimono apprezzamento per la nomina di Paolo Riso come nuovo Segretario Generale dell' **AdSP**. "Persona già conosciuta e stimata in passato, per le sue capacità e profonda conoscenza delle tematiche portuali. Non ultimo un particolare attestato di stima anche alla Dott.ssa Angela Andriani che ha svolto con professionalità un compito arduo come quello di Segretario Generale facente funzioni dell' **ADSP** in un momento drammatico per il sistema portuale tutto, più che mai per quello di Civitavecchia e Fiumicino e Gaeta".



Civitavecchia: insediato il Comitato di gestione

Redazione

CIVITAVECCHIA Si è tenuta questa mattina la prima seduta del Comitato di gestione dell'AdSp del Mare Tirreno centro settentrionale presieduta da Pino Musolino. Oltre al presidente dell'AdSp erano presenti il comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, arch. Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente, ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e ha garantito, con grande senso delle istituzioni, che si potesse completare rapidamente l'assetto degli organi dell'Ente. La seduta si è aperta con l'insediamento del Comitato di Gestione. Si è poi passati alla trattazione dell'unico altro punto all'ordine del giorno. Il presidente Musolino ha proposto al Comitato come segretario generale il dottor Paolo Rizzo, che in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell'ente. Il Comitato di gestione ha approvato la proposta all'unanimità. Musolino ha ringraziato la dottoressa Angela Andriani per l'ottimo lavoro svolto in questi due mesi da segretario generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell'affrontare le numerose emergenze sul tappeto, assumendo questo onere e questa responsabilità con un entusiasmo e una energia che non erano per nulla da me date per scontate. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante di questa Autorità. E tengo a sottolineare che ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente. Il presidente dell'AdSp ha poi dato il benvenuto al nuovo segretario generale, evidenziando come il dottor Rizzo, oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida, abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell'ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell'uomo prima che del professionista. Con la nomina del segretario generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell'AdSp. Nella foto da sinistra: Paolo Rizzo, Angela Andriani, Pino Musolino, Francesco Tomas ed Emiliano Scotti.



Civitavecchia, si insedia il CDG

di Redazione

Civitavecchia - Si è insediato stamani il Comitato di Gestione dell' AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. Alla riunione, la prima dell' era Musolino, erano presenti il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente. Nella seduta di insediamento del Cdg, il Presidente dell' AdSP Musolino ha proposto al Comitato come Segretario Generale Paolo Rizzo, che in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell' ente. Il Comitato di Gestione ha approvato la proposta all' unanimità. "Con la nomina del Segretario Generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell' Adsp' ha commentato Musolino.

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

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

11 febbraio 2021 - Tema: Nuovi orizzonti
Civitavecchia, si insedia il CDG
 di Redazione

Civitavecchia - Si è insediato stamani il Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. Alla riunione, la prima dell'era Musolino, erano presenti il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente. Nella seduta di insediamento del CdG, il Presidente dell'AdSP Musolino ha proposto al Comitato come Segretario Generale Paolo Rizzo, che in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell'ente. Il Comitato di Gestione ha approvato la proposta all'unanimità. "Con la nomina del Segretario Generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell'Adsp' ha commentato Musolino.

Nella seduta di insediamento del CdG, il Presidente dell'AdSP Musolino ha proposto al Comitato come Segretario Generale Paolo Rizzo, che in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell'ente. Il Comitato di Gestione ha approvato la proposta all'unanimità. "Con la nomina del Segretario Generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell'Adsp' ha commentato Musolino.

Tags: Ambiente, Autorità Portuali, Cantieristica navale, Containership, Crociere, Logistica Portuale, Porto di Livorno, Porto di Piombino, Riforma portuale, Shipping, Traffici

AdSP MTCS, insediato il nuovo comitato di gestione

GAM EDITORI

12 febbraio 2021 - Si è tenuta oggi la prima seduta del Comitato di Gestione dell' Adsp del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta dal dottor Pino Musolino. Oltre al Presidente dell' Adsp erano presenti il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente, ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e ha garantito, con grande senso delle istituzioni, che si potesse completare rapidamente l' assetto degli organi dell' Ente. La seduta si è aperta con l' insediamento del Comitato di Gestione. Si è poi passati alla trattazione dell' unico altro punto all' ordine del giorno. Il Presidente Musolino ha proposto al Comitato come Segretario Generale il dottor Paolo Riso, che in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell' ente. Il Comitato di Gestione ha approvato la proposta all' unanimità. Musolino ha ringraziato la dottoressa Angela Andriani "per l' ottimo lavoro svolto in questi due mesi da Segretario Generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell' affrontare le numerose emergenze sul tappeto, assumendo questo onere e questa responsabilità con un entusiasmo e una energia che non erano per nulla da me date per scontate. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante di questa Autorità. E tengo a sottolineare che ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente". Il Presidente Musolino ha poi dato il benvenuto al nuovo Segretario Generale, evidenziando come "il dottor Riso, oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida, abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell' ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell' uomo prima che del professionista. Con la nomina del Segretario Generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell' Adsp".



Sea Reporter

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Paolo Risso, nuovo Segretario Generale dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale

Il Presidente Musolino: Si entra nella fase pienamente operativa del rilancio dell'ente Civitavecchia, 11 febbraio - Si è tenuta oggi la prima seduta del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta dal dottor Pino Musolino. Oltre al Presidente dell'Adsp erano presenti il Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, C.V. Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Arch. Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Arch. Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente, ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e ha garantito, con grande senso delle istituzioni, che si potesse completare rapidamente l'assetto degli organi dell'Ente. La seduta si è aperta con l'insediamento del Comitato di Gestione. Si è poi passati alla trattazione dell'unico altro punto all'ordine del giorno. Il Presidente Musolino ha proposto al Comitato come Segretario Generale il dottor Paolo Risso, che in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell'ente. Il Comitato di Gestione ha approvato la proposta all'unanimità. Musolino ha ringraziato la dottoressa Angela Andriani 'per l'ottimo lavoro svolto in questi due mesi da Segretario Generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell'affrontare le numerose emergenze sul tappeto, assumendo questo onere e questa responsabilità con un entusiasmo e una energia che non erano per nulla da me date per scontate. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante di questa Autorità. E tengo a sottolineare che ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente'. Il Presidente Musolino ha poi dato il benvenuto al nuovo Segretario Generale, evidenziando come 'il dottor Risso, oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida, abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell'ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell'uomo prima che del professionista. Con la nomina del Segretario Generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell'Adsp'. Nella foto da sinistra: Paolo Risso, nuovo Segretario Generale, Angela Andriani, Segretario Generale ff uscente, Pino Musolino, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Tomas, Comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia ed Emiliano Scotti, componente del Comitato di Gestione.



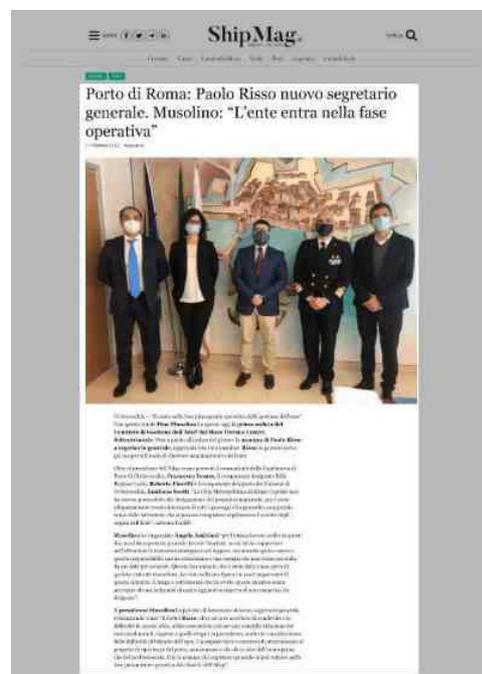
Ship Mag

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto di Roma: Paolo Risso nuovo segretario generale. Musolino: L'ente entra nella fase operativa

Civitavecchia Si entra nella fase pienamente operativa della gestione dell'ente. Con queste parole Pino Musolino ha aperto oggi la prima seduta del Comitato di Gestione dell'**Adsp** del Mare Tirreno Centro Settentrionale. Primo punto all'ordine del giorno: la nomina di Paolo Risso a segretario generale, approvata con voto unanime. Risso in passato aveva già ricoperto il ruolo di direttore amministrativo dell'ente. Oltre al presidente dell'**Adsp** erano presenti il comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. La Città Metropolitana di Roma Capitale non ha ancora provveduto alla designazione del proprio componente, ma è stata adeguatamente tenuta informata di tutti i passaggi e ha garantito, con grande senso delle istituzioni, che si potesse completare rapidamente l'assetto degli organi dell'Ente, informa l'**AdSP**. Musolino ha ringraziato Angela Andriani per l'ottimo lavoro svolto in questi due mesi da segretario generale facente funzioni, in cui mi ha supportato nell'affrontare le numerose emergenze sul tappeto, assumendo questo onere

e questa responsabilità con un entusiasmo e una energia che non erano per nulla da me date per scontate. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante di questa Autorità. E tengo a sottolineare che ha svolto questo incarico senza percepire alcuna indennità di carica aggiuntiva rispetto al suo compenso da dirigente. Il presidente Musolino ha poi dato il benvenuto al nuovo segretario generale, evidenziando come il dottor Risso, oltre ad aver accettato di condividere le difficoltà di questa sfida, abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell'ente. Un segnale forte e concreto di attaccamento al progetto di ripartenza del porto, non comune e che dà la cifra dell'uomo prima che del professionista. Con la nomina del segretario generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell'**Adsp**. (Nella foto da sinistra: Paolo Risso, nuovo segretario generale, Angela Andriani, segretario generale uscente, Pino Musolino, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Tomas, comandante della Capitaneria di Porto di Civitavecchia ed Emiliano Scotti, componente del Comitato di Gestione)

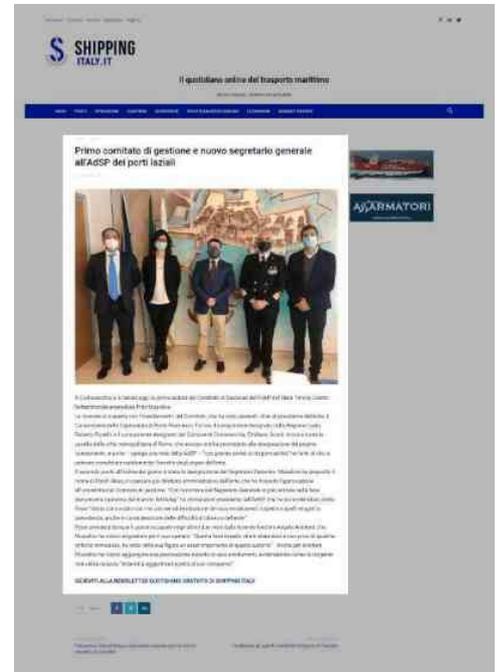


Shipping Italy

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Primo comitato di gestione e nuovo segretario generale all'AdSP dei porti laziali

A Civitavecchia si è tenuta oggi la prima seduta del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare Tirreno Centro Settentrionale presieduta Pino Musolino. La riunione si è aperta con l'insediamento del Comitato, che ha visto presenti, oltre al presidente dell'ente, il Comandante della Capitaneria di Porto Francesco Tomas, il componente designato dalla Regione Lazio, Roberto Fiorelli, e il componente designato dal Comune di Civitavecchia, Emiliano Scotti. Ancora vuota la casella della città metropolitana di Roma, che ancora non ha provveduto alla designazione del proprio componente, ma che spiega una nota della AdSP con grande senso di responsabilità ha fatto sì che si potesse completare rapidamente l'assetto degli organi dell'ente. Il secondo punto all'ordine del giorno è stato la designazione del Segretario Generale. Musolino ha proposto il nome di Paolo Rizzo, in passato già direttore amministrativo dell'ente, che ha ricevuto l'approvazione all'unanimità dal Comitato di gestione. Con la nomina del Segretario Generale si può entrare nella fase pienamente operativa del rilancio dell'Adsp ha dichiarato il presidente dell'AdSP, che ha poi evidenziato come Rizzo abbia concordato con me una sensibile riduzione dei suoi emolumenti, rispetto a quelli erogati in precedenza, anche in considerazione delle difficoltà di bilancio dell'ente. Rizzo prenderà dunque il posto occupato negli ultimi due mesi dalla facente funzioni Angela Andriani, che Musolino ha voluto ringraziare per il suo operato. Questa fase iniziale, che è stata dura e non priva di qualche criticità immediata, ha visto nella sua figura un asset importante di questa autorità . Anche per Andriani Musolino ha voluto aggiungere una precisazione rispetto ai suoi emolumenti, evidenziando come la dirigente non abbia ricevuto indennità aggiuntive rispetto al suo compenso.



Porto sicuro, assolto Franco Spinosa

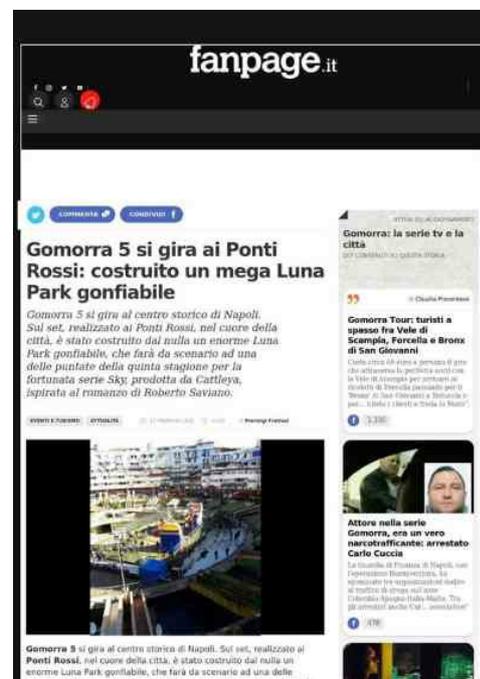
GAETA Era indagato per abuso e omissione di atti d' ufficio dal pubblico ministero della Procura di Cassino Alfredo Mattei nell' ambito del procedimento penale scaturito dall' operazione Porto Sicuro condotta dalla Capitaneria di porto, ma è stato assolto il responsabile della sede di Gaeta dell' **Autorità di Sistema** Portuale, Franco Spinosa. Secondo le accuse formulate a suo carico, Spinosa avrebbe omesso di disporre la sospensione dell' autorizzazione a svolgere lavori in ambito portuale nei confronti di un' impresa incappata in tre violazioni della normativa che regola la movimentazione di prodotti commerciali cosiddetti pulverulenti (petcoke incluso). Violazioni che erano state accertate dalla Capitaneria di Porto di Gaeta tra il 2013 e il 2015. Altra accusa era quella di non aver bloccato l' accesso al porto di una serie di autotrasportatori, pure loro incorsi nella violazione della già citata normativa. Al termine di una serrata istruttoria dibattimentale i legali di Spinosa, gli avvocati Vincenzo Macari e Alfredo Zaza d' Aulisio, hanno potuto dimostrare l' insussistenza di ciascuna delle accuse che avevano determinato le imputazioni a carico del responsabile della sede gaetana dell' **Autorità** Portuale. Il Tribunale Collegiale di Cassino (presieduto dal giudice Donatella Perna, a latere le dottoresse Martina Di Fonzo e Tania Tavolieri) lo ha assolto e tra 90 giorni depositerà la motivazione della sentenza. Si tratta di una ulteriore pronuncia hanno commentato i legali di Spinosa - che conferma l' assoluta correttezza, formale e sostanziale, dell' operato dell' **Autorità** Portuale nello scalo commerciale di Gaeta. Un operato sempre improntato ai principi di correttezza, buon andamento e trasparenza. S.Gio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gomorra 5 si gira ai Ponti Rossi: costruito un mega Luna Park gonfiabile

Pierluigi Frattasi

Gomorra 5 si gira al centro storico di Napoli. Sul set, realizzato ai Ponti Rossi, nel cuore della città, è stato costruito dal nulla un enorme Luna Park gonfiabile, che farà da scenario ad una delle puntate della quinta stagione per la fortunata serie Sky, prodotta da Cattleya, ispirata al romanzo di Roberto Saviano, della quale sono attualmente in corso le riprese, che vede il gran ritorno di **Ciro Di Marzio**, "l'Immortale", interpretato dall'attore **Marco D'Amore**. La nuova location si aggiunge ad altri luoghi iconici della città di Napoli, dalle Vele di Scampia, nelle quali si è tornato a girare, come anticipato da Fanpage.it, al Porto di Napoli, dove sono ambientate altre scene. Le riprese di Gomorra 5 procedono, insomma, a passo spedito, dopo lo stop avvenuto la scorsa primavera, nei mesi tra marzo e aprile, a causa del lockdown per il Coronavirus. La serie Sky è stata bloccata assieme ad altre serie come **L'Amica Geniale 3** e **I Bastardi di Pizzofalcone 3**. Le prime scene di Gomorra 5 sono state girate all'inizio di settembre a Riga, in Lettonia. A Napoli le riprese sono ripartite a inizio novembre, con alcune scene girate sul Lungomare, tra la Rotonda Diaz e viale Dohrn, al Centro Direzionale, ma anche a Scampia, in piazza **Ciro Esposito** e in via della Resistenza, tra via **Tancredi Galimberti** e l'ingresso della **Vela Rossa**. Tra le location anche il Porto di Napoli, nell'area dei Cantieri Partenope e la banchina 32. A firmare l'autorizzazione l'ex presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale** Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, **Pietro Spirito**. La richiesta era arrivata a inizio dicembre dalla casa di produzione cinematografica, per il tramite della Fondazione Film Commission della Campania.



Porto, incontro de Magistris - Annunziata a Palazzo San Giacomo.

Il Sindaco di Napoli Luigi de Magistris ha incontrato stamani a Palazzo San Giacomo Andrea Annunziata, nuovo Presidente dell' Autorità portuale del Mar Tirreno Centrale. Il primo cittadino, nel confermare al neo Presidente la massima collaborazione dell' Amministrazione comunale, ha rivolto ad Annunziata i migliori auguri per il prestigioso incarico prima di salutarlo con la consegna del []

Questo sito web utilizza cookie tecnici per permettere all' utente una buona esperienza di navigazione. Scorrendo la pagina o continuando la navigazione si accetta la presenza dei cookie. Cookie settings ACCETTA Privacy & Cookies Policy Chiudi Privacy Overview This website uses cookies to improve your experience while you navigate through the website. Out of these cookies, the cookies that are categorized as necessary are stored on your browser as they are essential for the working of basic functionalities of the website. We also use third-party cookies that help us analyze and understand how you use this website. These cookies will be stored in your browser only with your consent. You also have the option to opt-out of these cookies. But opting out of some of these cookies may have an effect on your browsing experience. Necessario Necessario Sempre abilitato Necessary cookies are absolutely essential for the website to function properly. This category only includes cookies that ensures basic functionalities and security features of the website. These cookies do not store any personal information. Non necessario Non necessario Any cookies that may not be particularly necessary for the website to function and is used specifically to collect user personal data via analytics, ads, other embedded contents are termed as non-necessary cookies. It is mandatory to procure user consent prior to running these cookies on your website. /* custom css theme panel */ #td-top-search { display: none; } @media screen and (min-width: 480px) { .td-header-style-1 .td-header-sp-recs { margin-top:50px; margin-bottom:50px; } .td-header-sp-recs { width:528px; } .td-header-style-1 .td-header-sp-logo { width:384px; height:140px; } Invia a indirizzo e-mail Il tuo nome Il tuo indirizzo e-mail Annulla L' articolo non è stato pubblicato, controlla gli indirizzi e-mail! Verifica dell' e-mail non riuscita. Riprova.



Webinar su area Zes Interregionale Adriatica

Patroni Griffi: Trattati temi inseriti anche nella nostra programmazione

Redazione

BARI Si sono conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, nell'ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e portuale e agli imprenditori interessati a investire nelle aree Zes individuate. I webinar che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l'indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l'avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un'occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l'istituto delle Zes, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati ODCEC Trani e la partecipazione era valida ai fini della Formazione Professionale Continua. I webinar organizzati nell'ambito del progetto Interreg Themis ha sottolineato Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell'Autorità, il turismo, il collegamento tra quest'ultimo e le ZES sono certamente tra i temi all'ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione. I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l'organizzazione di corsi di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il Progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è co-finanziato dall'Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell'Italia.

Centrale, dal 2026 nell'aria metà delle attuali emissioni

L' amministratore delegato di Enel Italia conferma: stop al carbone e più rinnovabili «L' elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra passaggio necessario»

Francesco TRINCHERA Enel Italia delinea le prospettive per temi della transizione energetica che toccano anche Brindisi, come quello della produzione di energia elettrica e la trasformazione **portuale**. Nel primo caso la stima è quella di una riduzione del 50 per cento delle emissioni a partire dal 2026, una volta chiusi tutti gli impianti a carbone sul territorio italiano. A spiegare questo punto di vista l' amministratore delegato di Enel Italia Carlo Tamburi, che ha parlato nel corso dell' evento L' Economia di Francesco (riferito all' approccio del Pontefice): nelle parole del dirigente dell' azienda elettrica si è parlato anche del nostro territorio: «Il fatto che noi è spiegato - ci siamo impegnati a chiudere tutte le produzioni di energia elettrica con impianti a carbone, incluso l' impianto di Civitavecchia, entro il 2025 che si sta avvicinando è un punto veramente di forza della nostra strategia di sostenibilità. Questo deve essere sostituito così come quelli di Spezia, Venezia, Brindisi, con energie rinnovabili principalmente e con sistemi di accumulo di queste energie». Lo stesso Tamburi ha inoltre rivendicato la scelta dell' utilizzo del gas, «quindi ha aggiunto - di impianti ancora a idrocarburi ma molto più efficienti, molto meno inquinanti ma soprattutto che lavoreranno molte meno ore nel tempo». Sempre l' ad di Enel Italia, però, si è soffermato su una tematica già esposta da tempo, ovvero quello dell' eccessiva lungaggine degli iter burocratici, in particolare per la sostituzione degli impianti di rinnovabili. «Se vogliamo aumentare la capacità installata è l' appello - dobbiamo remare tutti nella stessa direzione». In tema di procedure, l' attuale iter di Valutazione di impatto ambientale per la sostituzione, nella centrale Federico II, delle unità a carbone con nuove unità a gas, secondo il portale del Ministero per l' Ambiente è ferma all' istruttoria tecnica della Commissione tecnica di Via. Ad inizio di quest' anno, invece, è stato disattivato di fatto il gruppo 2 dell' impianto di Cerano, che resterà comunque nelle disponibilità di Terna (l' operatore che gestisce la distribuzione dell' energia elettrica) in caso di gravi emergenze sulla linea elettrica nazionale. Questo, fino al primo marzo, quando invece dovrebbe essere prevista la dismissione definitiva e non ci sarà la possibilità di farlo entrare in servizio per alcun motivo. Nello stesso contesto, inoltre, Tamburi ha fissato le direttrici dell' azienda, sottolineando che le proprie attività sono orientate «verso una visione di futuro sostenibile, a beneficio del pianeta, della collettività e delle nuove generazioni». Allo stesso modo, l' ad di Enel Italia fissa i temi della transizione energetica (al centro anche delle recenti consultazioni con l' istituzione di un ministero ad hoc) che si articolano attraverso «un modello più sostenibile, seguendo un percorso basato su decarbonizzazione, elettrificazione dei consumi, infrastrutture come fattore abilitante, ecosistemi e piattaforme, e mette al centro innovazione ed economia circolare». In questo senso, il dirigente Enel si è soffermato anche su un altro tema che riguarda Brindisi, all' interno di un webinar di Legambiente sui porti verdi e sulla decarbonizzazione del **sistema portuale**, evidenziando che l' elettrificazione dei trasporti marittimi e della logistica a terra è un passaggio necessario per dare un' ulteriore spinta al processo di transizione energetica in atto in altri settori industriali. In questo contesto, è stato evidenziato il ruolo del cosiddetto cold ironing (l' elettrificazione delle banchine) considerato «non solo una scelta vincente in termini di riduzione di emissioni climalteranti,



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

ma anche un' opportunità di innovazione e di crescita di business per l' intero comparto marittimo italiano». Ed un progetto per il cold ironing delle banchine a Punta delle Terrare è tra quelli presentati dall' **Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico meridionale nell' ambito del Pac (Programma di azione e coesione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) ed approvati con riserva. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Webinar su Zes e Zona franca «Opportunità per gli investitori»

Si sono conclusi i webinar gratuiti organizzati dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, nell' ambito del progetto Interreg Themis e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e **portuale** e agli imprenditori interessati a investire nelle aree Zes individuate. Opportunità resa ancora più vantaggiosa dalla recente approvazione da parte del Direttore generale dell' Agenzia delle dogane e dei monopoli, Marcello Minenna, della perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa all' interno dell' area **portuale** di Brindisi, denominata Capobianco, nei termini proposti dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, assimilabile in concreto a punto franco, il secondo in Italia dopo quello di Venezia. Gli investitori potranno così beneficiare di particolari vantaggi economici, fiscali e di semplificazione. A partire dai dazi: non verranno pagati al momento dell' esportazione definitiva nel caso in cui le merci siano destinate a paesi extra Unione Europea. Alla luce delle novità, i webinar che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l' indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l' avvio operativo della Zes Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un' occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l' istituto delle Zes, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati Odcec Trani e la partecipazione era valida ai fini della Formazione Professionale Continua. «I webinar organizzati nell' ambito del progetto Interreg Themis ha sottolineato Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell' **Autorità**, il turismo, il collegamento tra quest' ultimo e le Zes sono certamente tra i temi all' ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione». I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l' organizzazione di corsi di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il Progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed èo-finanziato dall' Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell' Italia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE IL PROGRAMMA PROMUOVE NUOVE ROTTE CROCIERISTICHE VERSO I PORTI MINORI DI PUGLIA E GRECIA

Progetto Themis, successo dei webinar

Oltre 500 gli operatori che si sono informati sulle Zone economiche speciali

Si sono conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, nell' ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e **portuale** e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate. Il Progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è co-finanziato dall' Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell' Italia. I webinar - che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli - hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l' indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l' avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un' occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l' istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinque cento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati ODCEC Trani e la partecipazione era valida ai fini della Formazione Professionale Continua. «I webinar organizzati nell' ambito del progetto Interreg Themis - ha sottolineato Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale - sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori».



Brindisi Report

Brindisi

Progetto "Themis", un successo i webinar sull' area Zes interregionale Adriatica

Si sono conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall' **autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico Meridionale**, nell' ambito del progetto Interreg "Themis" e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e **portuale** e agli imprenditori interessati a investire nelle aree Zes individuate. I webinar, che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l' indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l' avvio operativo della Zes Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un' occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l' istituto delle Zes, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati Odcec Trani e la partecipazione era valida ai fini della Formazione Professionale Continua. "I webinar organizzati nell' ambito del progetto Interreg Themis - ha sottolineato **Ugo Patroni Griffi**, presidente dell' **autorità** di **sistema portuale** del **mare Adriatico Meridionale** - sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell' **autorità**, il turismo, il collegamento tra quest' ultimo e le Zes sono certamente tra i temi all' ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione". I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l' organizzazione di corsi di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è co-finanziato dall' Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell' Italia.



Il Nautilus

Brindisi

PROGETTO THEMIS, UN SUCCESSO I WEBINAR SULL' AREA ZES Interregionale Adriatica

Redazione

Patroni Griffi: " Trattati temi inseriti anche nella nostra programmazione" Si sono conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico** Meridionale, nell' ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e **portuale** e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate. I webinar - che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli - hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l' indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l' avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un' occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l' istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati ODCEC Trani e la partecipazione era valida ai fini della Formazione Professionale Continua. 'I webinar organizzati nell' ambito del progetto Interreg Themis - ha sottolineato **Ugo Patroni Griffi**, presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico** Meridionale - sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell' **Autorità**, il turismo, il collegamento tra quest' ultimo e le ZES sono certamente tra i temi all' ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione'. I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l' organizzazione di corsi di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il Progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è co-finanziato dall' Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell' Italia.



PROGETTO THEMIS, UN SUCCESSO I WEBINAR SULL'AREA ZES Interregionale Adriatica

Patroni Griffi: "Trattati temi inseriti anche nella nostra programmazione" Si sono conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell'ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e portuale e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate. I webinar che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l'indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l'avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un'occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l'istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati ODCEC Trani e la partecipazione era valida ai fini della

Formazione Professionale Continua. I webinar organizzati nell'ambito del progetto Interreg Themis ha sottolineato Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - sono stati un grandissimo successo. Hanno registrato grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell'Autorità, il turismo, il collegamento tra quest'ultimo e le ZES sono certamente tra i temi all'ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione. I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l'organizzazione di corsi di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il Progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è co-finanziato dall'Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell'Italia. Per ulteriori informazioni <https://themis.adspmam.it> Facebook, Instagram, Twitter, YouTube @interregthemis

Il modo di andare a fare i nostri servizi. Utilizziamo tutti i servizi, accettati l'utilizzo dei cookie. [Ulteriori informazioni](#) No Cookie

Puglia Live

Home | Archivio | Appuntamenti | Rubriche | Verbo | Notizie | Collaboratori | Link | Contatti

Notizie di Bari Cerca nel sito

PROGETTO THEMIS, UN SUCCESSO I WEBINAR SULL'AREA ZES Interregionale Adriatica

15/02/2021

Patroni Griffi: "Trattati temi inseriti anche nella nostra programmazione"

Si sono conclusi con successo i webinar gratuiti organizzati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, nell'ambito del progetto Interreg THEMIS e destinati alle imprese del territorio operanti in tutta la filiera turistica e portuale e agli imprenditori interessati a investire nelle aree ZES individuate.

I webinar - che hanno riguardato i professionisti che operano nei comuni di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli - hanno avuto come oggetto la gestione dei servizi che le compagnie di crociera richiedono nei porti di accosto, l'indotto che creano e le nuove opportunità imprenditoriali e strumenti di sostegno e sviluppo che saranno realizzati con l'avvio operativo della ZES Interregionale Adriatica. Gli incontri hanno offerto un'occasione, per le imprese (non solo turistiche) e per i professionisti, per comprendere l'istituto delle ZES, i suoi vantaggi e quelli che certamente sapranno garantire le istituende Zone franche doganali. Tra i quasi cinquecento iscritti, hanno preso parte numerosi dottori commercialisti in quanto gli eventi erano accreditati ODCEC Trani e la partecipazione era valida ai fini della Formazione Professionale Continua.

"I webinar organizzati nell'ambito del progetto Interreg Themis - ha sottolineato Ugo Patroni Griffi, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale - sono stati un grandissimo successo, con una registrazione grande partecipazione in tutti i comuni nei quali si sono svolti. Sono stati trattati numerosi temi interessanti per gli operatori portuali e per gli imprenditori. Le Zone Franche, i programmi dell'Autorità, il turismo, il collegamento tra quest'ultimo e le ZES sono certamente tra i temi all'ordine del giorno sui quali si sviluppa la nostra programmazione".

I webinar completano una serie di percorsi di formazione gratuiti già avviati negli scorsi mesi da Themis, che hanno visto l'organizzazione di corsi di inglese base e sulla maritime security rivolti alle agenzie marittime e imprese portuali di Bari, Manfredonia, Barletta, Brindisi e Monopoli, al fine di migliorare il livello dei servizi offerti. Il Progetto Themis promuove nuove rotte crocieristiche verso i porti minori di Puglia e Grecia ed è co-finanziato dall'Unione Europea, Programma Interreg VA Greece Italy 2014/2020, e da fondi nazionali della Grecia e dell'Italia.

Per ulteriori informazioni:
<https://themis.adspmam.it>
 Facebook, Instagram, Twitter, YouTube @interregthemis

Testata giornalistica PugliaLive - Reg. n.3328/07 del 12/11/2007 Tribunale di Bari
 Direzione: Manfredonia, Mare Adriatico
 Redazione: - Associazione Culturale Pugliese - viale Marconi, 4330221274 - Reg. n.8237 del 25/02/2019

«Scongiurare la chiusura di Polmare»

Raccomar lancia l'allarme sulla «ventilata possibile chiusura dell' Ufficio di Polizia di Frontiera marittima - sottolinea il presidente Giuseppe Melucci - attualmente attivo nel nostro **porto**. Gli agenti raccomandatari marittimi esprimono forte preoccupazione al riguardo e la propria estrema contrarietà a che tale ipotesi possa verificarsi. Il **porto** di **Taranto**, nonostante la crisi degli ultimi anni, movimentata un tale volume di traffico merci da annoverarlo fra i più attivi tra porti italiani; la ripresa del traffico containerizzato e l'imminente sviluppo del mercato crocieristico portano a considerare consolidato un significativo ulteriore rilancio delle attività portuali, con relativo prossimo incremento delle attività di imbarco, sbarco e transito di marittimi e passeggeri. La ipotetica chiusura dell' Ufficio di Polizia di Frontiera marittima nel nostro **porto** rappresenterebbe, per noi operatori, per gli armatori nazionali ed esteri che rappresentiamo, e per tutta l'operatività del **porto** stesso una enorme criticità connessa sia alle operazioni di ingresso e uscita di marittimi e passeggeri stranieri nel territorio nazionale, sia all'ordinaria amministrazione. A mero titolo esemplificativo, non vanno sottovalutate le criticità connesse con il dover assicurare con la imprescindibile imperativa celerità in area extra portuale visite mediche o, non di rado, urgente ospedalizzazione a soggetti stranieri soggetti a visto eventualmente ancora non muniti di lasciapassare (shore pass). Non di meno rischierebbero di venire compromessi servizi accessori fondamentali per il personale imbarcato, né va dimenticato che l'ubicazione in **porto** dell'ufficio di Polizia di Frontiera è per gli operatori marittimi di **Taranto** un baluardo di legalità che riteniamo vada mantenuto e, ove solo possibile, potenziato».



Chiusura ufficio Polmare a Taranto

Intervento del presidente di Raccomar, Giuseppe Melucci

Redazione

TARANTO In merito alla possibile chiusura dell'ufficio della Polmare, la Polizia di Frontiera marittima attualmente attivo nel porto di Taranto, interviene Giuseppe Melucci, presidente di Raccomar, l'Associazione Agenti Raccomandatori Marittimi del porto pugliese. Gli agenti raccomandatori marittimi scrive Melucci esprimono forte preoccupazione al riguardo e la propria estrema contrarietà a che tale ipotesi possa verificarsi. Il porto di Taranto, nonostante la crisi degli ultimi anni, movimentata un tale volume di traffico merci da annoverarlo fra i più attivi tra porti italiani; la ripresa del traffico containerizzato e l'imminente sviluppo del mercato crocieristico portano a considerare consolidato un significativo ulteriore rilancio delle attività portuali, con relativo prossimo incremento delle attività di imbarco, sbarco e transito di marittimi e passeggeri. L'ipotetica chiusura dell'Ufficio di Polizia di Frontiera marittima nel nostro porto rappresenterebbe, per noi operatori, per gli armatori nazionali ed esteri che rappresentiamo, e per tutta l'operatività del porto stesso una enorme criticità connessa sia alle operazioni di ingresso e uscita di marittimi e passeggeri stranieri nel territorio nazionale, sia all'ordinaria amministrazione. A mero titolo esemplificativo, non vanno sottovalutate le criticità connesse con il dover assicurare con la imprescindibile imperativa celerità in area extra portuale visite mediche o, non di rado, urgente ospedalizzazione a soggetti stranieri soggetti a visto eventualmente ancora non muniti di lasciapassare (shore pass). Infine, Giuseppe Melucci, succeduto a Marco Caffio alla guida di Raccomar ad Ottobre 2020, sottolinea che Non di meno rischierebbero di venire compromessi servizi accessori fondamentali per il personale imbarcato, con gravissimo danno d'immagine per l'intera portualità tarantina che tanto si sta ad ogni livello cercando di sponsorizzare. Né va dimenticato che l'ubicazione in porto dell'ufficio Polmare è per gli operatori marittimi di Taranto un baluardo di legalità, garanzia e sicurezza nell'ambito della vasta area portuale, che riteniamo vada mantenuto e, ove solo possibile, potenziato.

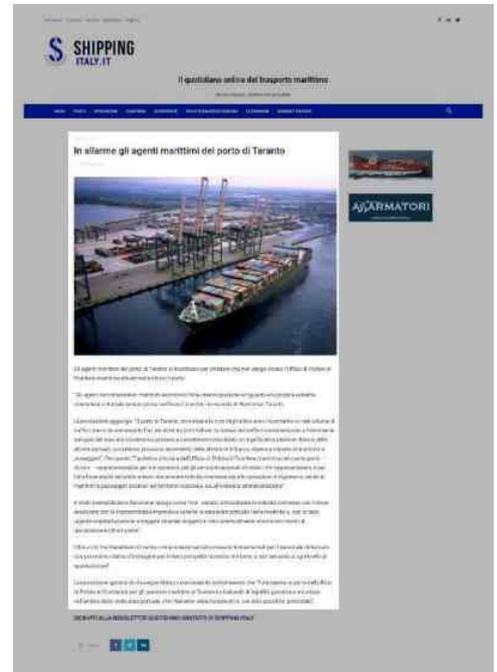
The screenshot shows the website header for 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI SRL' with social media icons and a search bar. The main article title is 'Chiusura ufficio Polmare a Taranto' with a sub-headline 'Intervento del presidente di Raccomar, Giuseppe Melucci'. Below the title is a photo of Giuseppe Melucci, a man with a beard wearing a blue suit. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Manda' button. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Assessore Marsica: Gronda a priorità', 'Chiusura ufficio Polmare a Taranto', and 'Salvetti: "Insieme per effetto moltiplicatore sulla città"'. At the bottom of the article preview is a button that says 'ABBONATI E EFFETUA IL LOGIN'.

Shipping Italy

Taranto

In allarme gli agenti marittimi del porto di Taranto

Gli agenti marittimi del porto di Taranto si mobilitano per chiedere che non venga chiuso l'Ufficio di Polizia di Frontiera marittima attualmente attivo in porto. Gli agenti raccomandatari marittimi esprimono forte preoccupazione al riguardo e la propria estrema contrarietà a che tale ipotesi possa verificarsi è scritto in una nota di Raccomar Taranto. L'associazione aggiunge: Il porto di Taranto, nonostante la crisi degli ultimi anni, movimentata un tale volume di traffico merci da annoverarlo fra i più attivi tra porti italiani; la ripresa del traffico containerizzato e l'imminente sviluppo del mercato crocieristico portano a considerare consolidato un significativo ulteriore rilancio delle attività portuali, con relativo prossimo incremento delle attività di imbarco, sbarco e transito di marittimi e passeggeri. Per questo l'ipotetica chiusura dell'Ufficio di Polizia di Frontiera marittima nel nostro porto dicono rappresenterebbe per noi operatori, per gli armatori nazionali ed esteri che rappresentiamo, e per tutta l'operatività del porto stesso una enorme criticità connessa sia alle operazioni di ingresso e uscita di marittimi e passeggeri stranieri nel territorio nazionale, sia all'ordinaria amministrazione. A titolo esemplificativo Raccomar spiega come non vadano sottovalutate le criticità connesse con il dover assicurare con la imprescindibile imperativa celerità in area extra portuale visite mediche o, non di rado, urgente ospedalizzazione a soggetti stranieri soggetti a visto eventualmente ancora non muniti di lasciapassare (shore pass). Oltre a ciò rischierebbero di venire compromessi servizi accessori fondamentali per il personale imbarcato, con gravissimo danno d'immagine per l'intera portualità tarantina che tanto si sta cercando a ogni livello di sponsorizzare. L'associazione guidata da Giuseppe Melucci concludendo sottolineando che l'ubicazione in porto dell'ufficio di Polizia di Frontiera è per gli operatori marittimi di Taranto un baluardo di legalità, garanzia e sicurezza nell'ambito della vasta area portuale, che riteniamo vada mantenuto e, ove solo possibile, potenziato.



Cgil, Cisl, Uil e Autorità portuale ragionano sul rilancio dello scalo

Assicurata ad Agostinelli la disponibilità a un percorso condiviso che vada nella direzione della formazione per i lavoratori

Domenico LatinoGIOIA TAURO Mentre le segreterie regionali di Filt-Cgil, Cgil e Uiltrasporti non risparmiano critiche al commissario straordinario dell' Authority Andrea Agostinelli, non avendo condiviso il suo recente pubblico sfogo su questioni importanti inerenti una possibile crisi del porto, i vertici delle segreterie provinciali di Cgil, Cisl e Uil scelgono invece il confronto e portano a casa un incontro giudicato "proficuo" svoltosi ieri presso la sede di contrada Lamia al quale, oltre ad Agostinelli, ha preso parte anche il segretario generale dell' ente, Pietro Preziosi. Dopo una disamina sull' attività dell' Authority sotto la guida del commissario Agostinelli - un percorso di 5 anni - «che -rimarcano i segretari Gregorio Pititto (Cgil Reggio), Celeste Logiacco (Cgil Piana), Rosi Perrone (Cisl Reggio) e Nuccio Azzarà (Uil Reggio) - ha certificato un posizionamento di alto profilo nello scenario nazionale per il porto, con concreti risultati e una crescita costante della movimentazione Teus, anche grazie alla forza propulsiva della forza lavoro e delle maestranze», si è cercato di dare un'"agenda" ad alcuni temi di penetrante attualità: dalle sfide future alle quali dovrà puntare la grande infrastruttura, all' aspetto dello strato occupazionale da garantire, valorizzare e regolamentare secondo un paradigma irrinunciabile per i lavoratori "diritti-doveri"; all' esigenza per l' Autorità di un' organico Governance che possa strutturarsi con un presidente e una squadra adeguata; alla Zes e alla necessità che essa concretizzi le sue funzionalità (magari con l' attivazione dello Sportello Unico, utile alle aziende persistenti e ai nuovi investitori) e soprattutto alla costruzione di una "comunità portuale". Un approccio propositivo quest' ultimo, che Cgil, Cisl e Uil auspicano possa essere rivolto a tutte le istituzioni territoriali, a tutti livelli, lavorando alla realizzazione di un progetto dal basso che tenga conto delle reti sociali e aggregative del territorio. Puntando di fatto, sull' identità di una struttura che genera indotto, che produce sviluppo e che si pone l' obiettivo, con le sue grandi potenzialità, di divenire il più grande polo logistico e di trasporti del Mediterraneo, usufruendo dell' apporto prezioso degli oltre 1000 lavoratori. Una prospettiva che può concretizzarsi - secondo Agostinelli e secondo i sindacati - solo con il contributo di tutti, nell' esercizio del proprio ruolo ma, soprattutto, maturando una visione di ampio respiro che identifichi il porto come un perno sociale, occupazionale ed economico sul quale agganciare le speranze per un futuro migliore per la Calabria, non più come un' entità strutturale distante e fredda ma come un modello virtuoso che fa bene a tutti, che fa il bene di tutti. Cgil, Cisl e Uil hanno ribadito l' importanza di incastonare il porto di Gioia nel sistema Paese; non solo con la realizzazione annunciata da anni dell' Alta Capacità e dell' Alta Velocità sino a Reggio Calabria, indispensabile per dare slancio all' attività dell' infrastruttura, ma anche attraverso scelte politiche ben determinate che puntino a valorizzare Gioia come trait d' union tra Europa e Mediterraneo. Quindi investimenti e progetti di sviluppo per edificare piani per il lavoro credibili e lungimiranti che superino l' atavico peso dell' assistenzialismo. Hanno poi assicurato ad Agostinelli la propria disponibilità a un percorso condiviso che vada nella direzione della formazione per i lavoratori; perseguendo la strada del dialogo - verticale e orizzontale - in primis con le federazioni di categoria e poi con gli attori e le forze positive dei territori, allargando il campo ad altre compagini di rappresentanza, sociale, politica e del mondo dell' associazionismo. Si è infine deciso di calendarizzare incontri e approfondimenti per ragionare in





Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi

del Paese, nel cuore del Mediterraneo, il cui sviluppo è indispensabile per la crescita economica e sociale della Calabria e della sua comunità. Prima rigaseconda riga Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi Qui comincia il testo della scheda e delle brevi.

GIOIA TAURO I vertici delle segreterie provinciali di Cgil, Cisl e Uil ricevute al Porto

I sindacati con il commissario

L'ammiraglio Agostinelli: «Costruire una "comunità portuale". Lavoriamoci assieme!»

GIOIA TAURO - Tentativi di mediazione tra pezzi del sindacato confederale e il Commissario Straordinario dell' **Autorità Portuale** Andrea Agostinelli? Forse. Altrimenti non si spiega la differenza di posizioni tra le segreterie provinciali di Cgil, Cisl, e Uil ed i segretari regionali delle federazioni dei Trasporti come la Uiltrasporti o la Filt Cgil che ha visto quest' ultima sostenuta anche dal segretario regionale Angelo Sposato che nei giorni scorsi hanno pesantemente attaccato il Commissario dopo la sua lettera aperta alla comunità **portuale**. Sta di fatto che dopo le parole al vetriolo l' altro ieri si è svolto un incontro presso l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro tra lo stesso Agostinelli e i vertici delle Segreterie provinciali di Cgil, Cisl e Uil con Pititto e Lo Giacco per la Cgil, Perrone per la Cisl e Azzarà per la Uil. «Un incontro proficuo» - lo hanno definito i segretari provinciali perché è stata fatta una «disamina sull' attività dell' **Autorità portuale** sotto la guida del Commissario Agostinelli - un percorso di cinque anni che ha certificato un posizionamento di alto profilo nello scenario nazionale per il Porto della Piana». «Si è cercato di dare un' "agenda" ad alcuni temi di penetrante attualità: dalle sfide future alle quali dovrà puntare la grande Infrastruttura, sia a livello locale che in un orizzonte nazionale; all' aspetto dello strato occupazionale da garantire, valorizzare e regolamentare secondo un paradigma irrinunciabile per i lavoratori "diritti - doveri"; dall' esigenza per l' **Autorità** di un' organica Governance che possa strutturarsi con un Presidente ed una squadra adeguata; alla Zes e alla necessità che essa concretizzi le sue funzionalità (magari con l' attivazione dello Sportello Unico, utile alle aziende persistenti e ai nuovi investitori) e soprattutto alla costruzione di una comunità **portuale**» per la quale i sindacalisti hanno affermato di voler lavorare «con il contributo di tutti, nell' esercizio del proprio ruolo; ma soprattutto maturando un' idea, una visione di ampio respiro, che identifichi il Porto come un perno sociale, occupazionale ed economico sul quale agganciare le speranze per un futuro migliore per la Calabria e quindi per la Piana di Gioia». «Organizzazioni sindacali che - si legge in una nota - con le loro federazioni, da anni impegnate sul campo per la difesa ed il rilancio del Porto, riconoscendo lo sforzo sin qui profuso dal Commissario Agostinelli, hanno evidenziato l' indifferibile necessità che gli investimenti per il Porto diventino priorità dei Governi nazionali e regionali. Per non parlare della Città Metropolitana - come in più occasioni denunciato dalle Segreterie provinciali - quasi disinteressata e inerte rispetto le sorti del Porto». Cgil, Cisl e Uil provinciali, «hanno ribadito ad Agostinelli la propria disponibilità ad un percorso condiviso che vada nella direzione della formazione per i lavoratori; perseguendo la strada del dialogo - verticale ed orizzontale - in primis con le federazioni di categoria, e poi con gli attori e le forze positive dei territori, allargando il campo ad altre compagini di rappresentanza, sociale, politica e del mondo dell' associazioni smo». Impegni e propositi che però non cancellano i giudizi sferzanti espressi nei giorni scorsi dai segretari regionali. mi. al.



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

Gioia Tauro. I sindacati incontrano Agostinelli: "Costruire una comunità portuale? Lavoriamoci assieme!"

Redazione ReggioTV

Si è svolto un incontro presso l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** un incontro tra il suo Commissario, l' Ammiraglio **Andrea Agostinelli** e i vertici delle Segreterie provinciali di CGIL, CISL e UIL. Un incontro proficuo - definito dai segretari - al quale ha partecipato anche il Segretario generale dell' **Autorità**, Pietro Preziosi. Oltre una disamina sull' attività dell' **Autorità portuale** sotto la guida del Commissario **Agostinelli** - un percorso di cinque anni - che ha certificato un posizionamento di alto profilo nello scenario nazionale per il Porto della Piana, con concreti risultati ed una crescita costante della movimentazione Teus, anche grazie alla spinta propulsiva della forza lavoro e delle maestranze, si è cercato di dare un' "agenda" ad alcuni temi di penetrante attualità: dalle sfide future alle quali dovrà puntare la grande Infrastruttura, sia a livello locale che in un orizzonte nazionale; all' aspetto dello strato occupazionale da garantire, valorizzare e regolamentare secondo un paradigma irrinunciabile per i lavoratori "diritti-doveri"; dall' esigenza per l' **Autorità** di un' organica Governance che possa strutturarsi con un Presidente ed una squadra adeguata; alla Zes e alla necessità che essa concretizzi le sue funzionalità (magari con l' attivazione dello Sportello Unico, utile alle aziende persistenti e ai nuovi investitori) e soprattutto alla costruzione di una 'comunità **portuale**'. Un approccio propositivo quest' ultimo, che CGIL, Cisl e Uil auspicano possa essere rivolto a tutte le istituzioni territoriali, a tutti livelli, lavorando alla realizzazione di un progetto dal basso che tenga conto delle reti sociali ed aggregative del territorio. Puntando di fatto, sull' identità di una struttura che genera indotto, che produce sviluppo e che si pone l' obiettivo, con le sue grandi potenzialità, di divenire il più grande polo logistico e di trasporti del Mediterraneo, usufruendo dell' apporto prezioso degli oltre 1000 lavoratori. Una prospettiva che può concretizzarsi - secondo **Agostinelli** e secondo i sindacati - solo con il contributo di tutti, nell' esercizio del proprio ruolo; ma soprattutto maturando un' idea, una visione di ampio respiro, che identifichi il Porto come un perno sociale, occupazionale ed economico sul quale agganciare le speranze per un futuro migliore per la Calabria e quindi per la Piana di **Gioia**, non più come un' entità strutturale distante e fredda, ma come un modello virtuoso che fa bene a tutti, che fa il bene di tutti. Del resto, anche le organizzazioni sindacali con le loro federazioni, da anni impegnate sul campo per la difesa ed il rilancio del Porto, riconoscendo lo sforzo sin qui profuso dal Commissario **Agostinelli**, hanno evidenziato l' indifferibile necessità che gli investimenti per il Porto diventino priorità dei Governi nazionali e regionali. Per non parlare della Città Metropolitana - come in più occasioni denunciato dalle Segreterie provinciali - quasi disinteressata e inerme rispetto le sorti del Porto. CGIL, CISL e UIL hanno ribadito l' importanza di incastonare il Porto di **Gioia Tauro** nel sistema Paese; non solo con la realizzazione annunciata da anni dell' Alta Capacità e dell' Alta Velocità sino a Reggio Calabria, indispensabile per dare slancio all' attività dell' infrastruttura, ma anche attraverso scelte politiche ben determinate che puntino a valorizzare **Gioia Tauro** come trait d' union tra Europa e Mediterraneo. Quindi investimenti e progetti di sviluppo per edificare piani per il lavoro credibili e lungimiranti che superino l' atavico peso dell' assistenzialismo. Infine - CGIL, Cisl e Uil - hanno ribadito ad **Agostinelli** la propria disponibilità ad un percorso condiviso che vada nella direzione della formazione per i lavoratori; perseguendo la strada del dialogo - verticale ed orizzontale - in primis con le federazioni di categoria, e poi con gli



CGIL, CISL e UIL HANNO RIBADITO L'IMPORTANZA DI INCASTONARE IL PORTO DI GIOIA TAURO NEL SISTEMA PAESE

Gioia Tauro. I sindacati incontrano Agostinelli: "Costruire una comunità portuale? Lavoriamoci assieme!"

Si è svolto un incontro presso l'Autorità portuale di Gioia Tauro un incontro tra il suo Commissario, l'Ammiraglio Andrea Agostinelli e i vertici delle Segreterie provinciali di CGIL, CISL e UIL. Un incontro proficuo - definito dai segretari - al quale ha partecipato anche il Segretario generale dell'Autorità, Pietro Preziosi. Oltre una disamina sull'attività dell'Autorità portuale sotto la guida del Commissario Agostinelli - un percorso di cinque anni - che ha certificato un posizionamento di alto profilo nello scenario nazionale per il Porto della Piana, con concreti risultati ed una crescita costante della movimentazione Teus, anche grazie alla spinta propulsiva della forza lavoro e delle maestranze, si è cercato di dare un' "agenda" ad alcuni temi di penetrante attualità: dalle sfide future alle quali dovrà puntare la grande Infrastruttura, sia a livello locale che in un orizzonte nazionale; all'aspetto dello strato occupazionale da garantire, valorizzare e regolamentare secondo un paradigma irrinunciabile per i lavoratori "diritti-doveri"; dall'esigenza per l'Autorità di un'organica Governance che possa strutturarsi con un Presidente ed una squadra adeguata; alla Zes e alla necessità che essa concretizzi le sue funzionalità (magari con l'attivazione dello Sportello Unico, utile alle aziende persistenti e ai nuovi investitori) e soprattutto alla costruzione di una comunità portuale.

Un approccio propositivo quest'ultimo, che CGIL, Cisl e Uil auspicano possa essere rivolto a tutte le istituzioni territoriali, a tutti livelli, lavorando alla realizzazione di un progetto dal basso che tenga conto delle reti sociali ed aggregative del territorio. Puntando di fatto, sull'identità di una struttura che genera indotto, che produce sviluppo e che si pone l'obiettivo, con le sue grandi potenzialità, di divenire il più grande polo logistico e di trasporti del Mediterraneo, usufruendo dell'apporto prezioso degli oltre 1000 lavoratori.

Una prospettiva che può concretizzarsi - secondo Agostinelli e secondo i sindacati - solo con il contributo di tutti, nell'esercizio del proprio ruolo, ma soprattutto maturando un'idea, una visione di ampio respiro, che identifichi il Porto come un perno sociale, occupazionale ed economico sul quale agganciare le speranze per un futuro migliore per la Calabria e quindi per la Piana di Gioia, non più come un'entità strutturale distante e fredda, ma come un modello virtuoso che fa bene a tutti, che fa il bene di tutti.

attori e le forze positive dei territori, allargando il campo ad altre compagini di rappresentanza, sociale, politica e del mondo dell'



Reggio Tv

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

associazionismo. Si è infine deciso di calendarizzare incontri e approfondimenti per ragionare in modo programmatico nell' esclusivo interesse del perfezionamento di una visione: il Porto di Gioia Tauro snodo cruciale del Paese, nel cuore del Mediterraneo, il cui sviluppo è indispensabile per la crescita economica e sociale della Calabria e della sua comunità. 11-02-2021 15:12.

I sindacati incontrano il Commissario dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro Ammiraglio Agostinelli

I sindacati incontrano il Commissario dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro Ammiraglio Agostinelli: "Costruire una comunità portuale? Lavoriamoci assieme!"

Si è svolto un incontro presso l' **Autorità portuale** di **Gioia Tauro** un incontro tra il suo Commissario, l' Ammiraglio **Andrea Agostinelli** e i vertici delle Segreterie provinciali di CGIL, CISL e UIL. Un incontro proficuo - definito dai segretari - al quale ha partecipato anche il Segretario generale dell' **Autorità**, Pietro Preziosi. Oltre una disamina sull' attività dell' **Autorità portuale** sotto la guida del Commissario **Agostinelli** - un percorso di cinque anni - che ha certificato un posizionamento di alto profilo nello scenario nazionale per il Porto della Piana, con concreti risultati ed una crescita costante della movimentazione Teus, anche grazie alla spinta propulsiva della forza lavoro e delle maestranze, si è cercato di dare un' "agenda" ad alcuni temi di penetrante attualità: dalle sfide future alle quali dovrà puntare la grande Infrastruttura, sia a livello locale che in un orizzonte nazionale; all' aspetto dello strato occupazionale da garantire, valorizzare e regolamentare secondo un paradigma irrinunciabile per i lavoratori "diritti-doveri"; dall' esigenza per l' **Autorità** di un' organica Governance che possa strutturarsi con un Presidente ed una squadra adeguata; alla Zes e alla necessità che essa concretizzi le sue funzionalità (magari con l' attivazione dello Sportello Unico, utile alle aziende persistenti e ai nuovi investitori) e soprattutto alla costruzione di una 'comunità portuale'. Un approccio propositivo quest' ultimo, che CGIL, Cisl e Uil auspicano possa essere rivolto a tutte le istituzioni territoriali, a tutti livelli, lavorando alla realizzazione di un progetto dal basso che tenga conto delle reti sociali ed aggregative del territorio. Puntando di fatto, sull' identità di una struttura che genera indotto, che produce sviluppo e che si pone l' obiettivo, con le sue grandi potenzialità, di divenire il più grande polo logistico e di trasporti del Mediterraneo, usufruendo dell' apporto prezioso degli oltre 1000 lavoratori. Una prospettiva che può concretizzarsi - secondo **Agostinelli** e secondo i sindacati - solo con il contributo di tutti, nell' esercizio del proprio ruolo; ma soprattutto maturando un' idea, una visione di ampio respiro, che identifichi il Porto come un perno sociale, occupazionale ed economico sul quale agganciare le speranze per un futuro migliore per la Calabria e quindi per la Piana di **Gioia**, non più come un' entità strutturale distante e fredda, ma come un modello virtuoso che fa bene a tutti, che fa il bene di tutti. Del resto, anche le organizzazioni sindacali con le loro federazioni, da anni impegnate sul campo per la difesa ed il rilancio del Porto, riconoscendo lo sforzo sin qui profuso dal Commissario **Agostinelli**, hanno evidenziata l' indifferibile necessità che gli investimenti per il Porto diventino priorità dei Governi nazionali e regionali. Per non parlare della Città Metropolitana - come in più occasioni denunciato dalle Segreterie provinciali - quasi disinteressata e inerme rispetto le sorti del Porto. CGIL, CISL e UIL hanno ribadito l' importanza di incastonare il Porto di **Gioia Tauro** nel sistema Paese; non solo con la realizzazione annunciata da anni dell' Alta Capacità e dell' Alta Velocità sino a Reggio Calabria, indispensabile per dare slancio all' attività dell' infrastruttura, ma anche attraverso scelte politiche ben determinate che puntino a valorizzare **Gioia Tauro** come trait d' union tra Europa e Mediterraneo. Quindi investimenti e progetti di sviluppo per edificare piani per il lavoro credibili e lungimiranti che superino l' atavico peso dell' assistenzialismo. Infine - CGIL, Cisl e UIL - hanno ribadito ad **Agostinelli** la propria disponibilità ad un percorso condiviso che vada nella direzione della formazione per i lavoratori;



perseguendo la strada del dialogo - verticale ed orizzontale - in primis con le federazioni di categoria, e poi con gli attori e le forze positive



Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi

dei territori, allargando il campo ad altre compagini di rappresentanza, sociale, politica e del mondo dell' associazionismo. Si è infine deciso di calendarizzare incontri e approfondimenti per ragionare in modo programmatico nell' esclusivo interesse del perfezionamento di una visione: il Porto di Gioia Tauro snodo cruciale del Paese, nel cuore del Mediterraneo, il cui sviluppo è indispensabile per la crescita economica e sociale della Calabria e della sua comunità.

L'Unione Sarda

Cagliari

Molo Ichnusa. Domani un corso

Le uscite in barca con il defibrillatore

Insegnare l' utilizzo del defibrillatore affinché chi va per mare lo tenga a bordo. È l' obiettivo dell' associazione velica New Sardiniasail, che domani dalle 9 alle 13 organizza un corso di formazione assieme all' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna. Si terrà nella sede dell' associazione, nel centro Fiv (Federazione italiana vela) del molo Ichnusa, nel quartier generale di Luna Rossa. Gli obiettivi Il modulo di formazione BIsd insegnerà ai circa 15 atleti e preparatori di New Sardiniasail a utilizzare il defibrillatore. «Con questa iniziativa, tutti i componenti della squadra sono pronti a conseguire il brevetto rilasciato dall' Accademia del soccorso - spiega il presidente Simone Camba. La direttrice del corso è la dottoressa Manuela Vadilonga. Ci seguirà personale del centro cagliaritano del 118. Voglio garantire», aggiunge Camba, «la massima sicurezza possibile a bordo sia durante gli allenamenti sia durante le regate. Ci sono ancora troppe vittime a causa della mancanza del defibrillatore e di formazione. Tutti devono saperlo usare e il dispositivo deve essere presente a bordo della barca». L' associazione È un tassello dell' attività di formazione per i ragazzi di New Sardiniasail. Sono cagliaritari con problemi penali in affido del dipartimento di Giustizia e giovani migranti. «Oltre che insegnare la navigazione a vela, abbiamo organizzato corsi di informatica, meteo e per conseguire il brevetto da sub. Tutte le competenze necessarie per gestire una barca a vela e non, che possono tornare utili per la ricerca di lavoro nel settore della nautica». Il corso si terrà nel rispetto di tutte le normative anti Covid.

The image shows a newspaper page with the following content:

- Headline:** "Le uscite in barca con il defibrillatore" (Boat outings with the defibrillator).
- Table of Contents:** A table listing various sports events and their results, including basketball, volleyball, and tennis.
- EMERGENZA CORONAVIRUS:** A section providing emergency contact numbers for various services, including the 118 ambulance service and the Cagliari Fire Department.
- CAGLIARI:** A section with local news and announcements, including information about the "FIV" (Federazione Italiana Vela) and the "Luna Rossa" sailing center.

Porto canale: Zedda, fronte comune tra Istituzioni, sindacati e lavoratori per il rilancio dello scalo

(FERPRESS) Cagliari, 11 FEB Unità, concretezza e tempestività, è l'impegno assunto dalla Regione con i lavoratori, il Comune di Cagliari, l'**Autorità di Sistema** e i sindacati, nell'incontro nella sede dell'assessorato del lavoro, che segue quello dello scorso lunedì, 8 febbraio, con i parlamentari sardi. La Regione ha detto l'assessore regionale del lavoro, Alessandra Zedda avvia un percorso che coinvolgerà il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dello Sviluppo Economico e del Lavoro, il Comune di Cagliari e l'**Autorità di Sistema**, che porti all'elaborazione di una strategia comune. I lavori ha aggiunto l'esponente dell'esecutivo Solinas e le strategie per il rilancio del porto, la Zona economica speciale, le infrastrutture e in particolare il ruolo dell'agenzia, che avrà il compito principale di mettere in sicurezza il reddito dei lavoratori, vanno costruite guardando ai lavoratori, ma al contempo vanno approfonditi tutti gli aspetti sulle tipologie dei contratti e sulla loro natura giuridica.



Ex Teatro in Fiera, riqualificazione al via

Intoppi nel padiglione centrale: necessari perizia di variante, nuovo progetto e altri fondi

Riccardo D' Andrea La riqualificazione della Cittadella fieristica va avanti, con l'obiettivo di restituire alla cittadinanza uno degli scorci più belli e suggestivi del territorio comunale. I lavori appaltati dall' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto, presieduta da Mario Mega, si stanno concentrando sulla demolizione dell' ex Teatro di viale della Libertà. Al posto del quale sorgerà un altro edificio con differente destinazione d' uso. Sugli interventi, seguiti in prima persona dal responsabile unico del procedimento Massimiliano Maccarone, si è acceso il semaforo verde ieri mattina. I primi passi: l' allestimento del cantiere e delle lavorazioni propedeutiche alle demolizioni. Mentre gli step successivi coincideranno con l' entrata in azione dei mezzi d' opera, a cui toccherà buttare già l' edificio che attualmente ospita l' ex struttura "Pinelli". Infine, il cronoprogramma prevede la posa delle fondazioni e la realizzazione di un nuovo corpo di fabbrica che manterrà alcune delle soluzioni architettoniche e di finitura esterna del Razionalismo tipica di alcuni edifici dell' ex quartiere fieristico di Messina progettati da Adalberto Libera, Mario De Renzi e Vincenzo Pantano. Lungo 80 metri, largo 10 metri e alto circa 7 metri, ospiterà

al piano terra, oltre al grande atrio di accesso, tre ampie sale di diversa dimensione, destinate rispettivamente a sala conferenze, sala di rappresentanza e piccole salette per riunioni affacciate sul fronte est. Il primo piano sarà invece destinato agli uffici dell' **Autorità** di **sistema** portuale dello Stretto, con stanze prospicienti il fronte est e il fronte sud verso il giardino della "passeggiata a mare" e ampie hall di attesa. L' altra ala del plesso riguarderà un' ampia sala conferenze-congressi-spettacoli, con hall d' ingresso e tutti i servizi annessi che serviranno le suddette funzioni. L' appalto è stato aggiudicato all' Associazione temporanea d' imprese composta da Consorzio stabile progettisti costruttori di Maletto e Beico s.r.l. di Catania, per 7 milioni e 460mila euro, al netto del ribasso d' asta. I tempi per la realizzazione dell' opera fissati in 330 giorni. Nel frattempo, ultimata la riqualificazione del portale e del padiglione mostre, a cura della ditta Lupò. Restano da allestire gli impianti, oltre a collocare gli infissi. Invece, riscontrati intoppi nel padiglione centrale: accertamenti approfonditi hanno fatto emergere la presenza di armature ammalorate e calcestruzzo degradato. Necessario, quindi, procedere con una perizia di variante e con la redazione di un nuovo progetto, che richiederà l' impiego di ulteriori risorse economiche per poter apportare i correttivi.



Consigliere positivo Il Comune off-limits

Disposta la chiusura della scuola a Pezzo

Villa San Giovanni Salta l'incontro con il presidente dell'**Autorità portuale** dello Stretto, Mario Paolo Mega, il più atteso nell'agenda politico-amministrativa di questa settimana: è positivo Giovanni Imbesi (come dichiara lui stesso sui social) ed ha avuto contatti con tutti i consiglieri di maggioranza e visitato gli uffici comunali. Palazzo San Giovanni ha chiuso le porte sin da ieri mattina, sia nella sede centrale di via Nazionale, sia nel palazzo di piazza Duomo dove sono allocati Polizia municipale, settore economico finanziario e ufficio tecnico: si provvederà entro domenica a sanificare tutti i locali. Intanto ieri mattina è cominciata la lunga serie di tamponi cui si dovranno sottoporre quanti hanno avuto contatti con l'ex assessore. Alcuni amministratori e dipendenti, senza dover attendere le 48 ore, hanno preferito fare il tampone sierologico e a quanto si legge sulla pagina Fb "Città di Villa San Giovanni" ad ora i risultati sono stati per tutti negativi, tanto che scongiurato un probabile focolaio si va verso la riapertura di uffici e settori già lunedì 15. A fini precauzionali la facente funzioni Maria Grazia Richichi ha anche sospeso il servizio di trasporto scuolabus da giovedì mattina e fino a domani, pur assicurando che nessuno degli autisti e degli assistenti sono venuto a contatto con il consigliere forzista. Ieri, intanto, sempre la Richichi ha disposto la chiusura della scuola dell'infanzia di Pezzo per due giorni (12 e 13 febbraio) perché una maestra è positiva al Covid. Situazione critica anche all'Istituto alberghiero: eseguita la sanificazione dopo i casi di positività di alcuni ragazzi, la dirigente Carmela Ciappina ha deciso di interdire al pubblico segreteria e presidenza: 2 i dipendenti positivi e altri 6 in quarantena precauzionale, come comunicato dall'Asp. Allo stato una classe è in quarantena precauzionale e altre tre, su istanza dei genitori, hanno chiesto la didattica integrata. g.c.



Shipping Italy

Focus

Il ricorso a Bruxelles sulla tassazione delle AdSP tra i temi della prima Giunta 2021 di Confetra

Interventi sul ricorso a Bruxelles in merito alla tassazione delle **AdSP** (a cura di Luca Becce), sulla logistica del piano vaccini (di Alessandro Albertini), sulla Brexit (Bruno Pisano), sul patto per l'export (Roberto Alberti), su autotrasporto e limiti ai valichi alpini (Mauro Nicosia). Questi i punti affrontati dalla prima giunta del 2021 di Confetra, che nell'occasione ha anche espresso i suoi auguri al presidente incaricato Mario Draghi affinché possa presto dare al Paese un Governo lungimirante e operoso, nel solco delle priorità di valori e di programmi indicati recentemente dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella. Nel corso dell'incontro la Confederazione ha anche discusso del Capitolo Infrastrutture e Logistica Sostenibile del Pnrr e fatto il punto sulla vertenza per il rinnovo del Ccnl. Una parte importante della giunta è stata però dedicata anche alle iniziative in cantiere per il 75mo anniversario della costituzione della Confederazione, nata infatti a Roma il 13 Aprile 1946. Siamo i custodi di una storia importante ha detto il presidente Guido Nicolini. Da 75 anni Confetra rappresenta l'unico Sistema Confederale nazionale autonomo interamente dedicato alla rappresentanza dell'intera industry logistica nazionale e di tutta la filiera del trasporto merci. Tra le iniziative messe in atto per le celebrazioni che avverranno, ha spiegato Nicolini, naturalmente nel rispetto della normativa vigente e senza fronzoli ci saranno la presentazione di un logo commemorativo nonché una riunione tra tutti i Past President e diversi opinion leader del settore per rileggere insieme i momenti cruciali di questi 75 anni. La confederazione ha inoltre commissionato ad alcuni ricercatori universitari italiani una pubblicazione che raccoglierà le posizioni assunte nel dibattito pubblico dal dopoguerra a oggi in materia di infrastrutture e trasporti. Confetra sta inoltre digitalizzando l'atto costitutivo e realizzando una mostra fotografica multimediale per illustrare la sua storia.



L' istituzione di un Ministero della Transizione Ecologica? Positiva solo se promuoverà lo sviluppo

Se burocratico e orientato solo a bloccare - avverte il presidente di di Federlogistica/Conftrasporto - si porrebbe un enorme problema per il Paese. Dalla girandola di nomi e di ipotesi circa la composizione del nuovo governo, ammesso che Mario Draghi riesca nel compito assegnatogli di formare il nuovo esecutivo, salta fuori anche la possibilità che venga istituito un Ministero della Transizione Ecologica. Sulla base di tale ipotetica prospettiva il presidente di di Federlogistica/Conftrasporto mette i puntini sulle i: bene - puntualizza Luigi Merlo - «se si tratta di creare un Ministero in grado di attivare il recovery fund, di intervenire ad esempio con forza sul tema dell' effetto del cambiamento climatico sul mare e sulle infrastrutture portuali, sul rinnovo della flotta navale proiettandosi verso LNG e idrogeno e di quella camionistica, su un potenziamento delle ferrovie e quindi della cura del ferro lanciando il nostro Paese verso il futuro». «Guai seri invece - precisa il presidente di Federlogistica/Conftrasporto - se dietro questa forzosamente estemporanea nuova centrale operativa destinata a unificare le competenze del Ministero dell' Ambiente, dei Trasporti, delle Attività Produttive e quindi strutture tecniche ministeriali che spesso in questi anni si sono contrapposte senza trovare un punto di intesa, si desse ulteriore vigore a quell' ambientalismo di "ostruzione", che non ha garantito serie politiche ambientali e che nello stesso tempo ha bloccato ogni forma di sviluppo e di adeguamento infrastrutturale del nostro Paese. Se si tratterà di un Ministero burocratico e orientato solo a bloccare - ha sottolineato Merlo - si porrebbe un enorme problema per il Paese». «Siamo sicuri - conclude il presidente di di Federlogistica/Conftrasporto - che il presidente Draghi se assumerà tale decisione individuerà un ministro e una struttura tecnica di altissimo profilo, capaci di affrontare questi temi con visione, competenza, privi di pregiudizi sui temi dello sviluppo. Ben sapendo in partenza che il sistema dei ministeri "per obiettivi" rispetto ai tradizionali dicasteri, cosa che Federlogistica auspica da tempo, potrebbe rendere indispensabile un serio ripensamento della riforma Bassanini e sdoganare da subito, come accaduto recentemente in Francia, il Ministero dello sviluppo e della tutela del mare».



Ministero della Transizione Ecologica

Redazione

ROMA Al termine della giornata di consultazioni di ieri, la notizia che Mario Draghi vorrebbe istituire un Ministero della Transizione Ecologica. Per Federlogistica, l'iniziativa è da supportare se si tratta di creare un Ministero in grado di attivare il Recovery fund, di intervenire ad esempio con forza sul tema dell'effetto del cambiamento climatico sul mare e sulle infrastrutture portuali, sul rinnovo della flotta navale proiettandosi verso Lng e idrogeno e di quella camionistica, su un potenziamento delle ferrovie e quindi della cura del ferro lanciando il nostro Paese verso il futuro. Cosa diversa se, al contrario, puntualizza il presidente Luigi Merlo, dietro questa forzosamente estemporanea nuova centrale operativa destinata a unificare le competenze del ministero dell'Ambiente, dei Trasporti, delle Attività Produttive e quindi strutture tecniche ministeriali che spesso in questi anni si sono contrapposte senza trovare un punto di intesa, si desse ulteriore vigore a quell'ambientalismo di ostruzione, che non ha garantito serie politiche ambientali e che nello stesso tempo ha bloccato ogni forma di sviluppo e di adeguamento infrastrutturale del nostro Paese. Se si tratterà di un Ministero burocratico e orientato solo a bloccare si porrebbe un enorme problema per il Paese. Siamo sicuri -aggiunge- che se il presidente Draghi assumerà tale decisione, individuerà un Ministro e una struttura tecnica di altissimo profilo, capaci di affrontare questi temi con visione, competenza, privi di pregiudizi sui temi dello sviluppo. Ben sapendo in partenza che il sistema dei ministeri per obiettivi rispetto ai tradizionali dicasteri, cosa che Federlogistica auspica da tempo, potrebbe rendere indispensabile un serio ripensamento della riforma Bassanini e lo sdoganamento da subito, come accaduto recentemente in Francia, del ministero dello Sviluppo e della tutela del mare.



La logistica europea sul Recovery and Resilience Facility

GAM EDITORI

11 febbraio 2021 - Il 9 febbraio il Parlamento europeo ha approvato l' accordo sulla proposta di regolamento che istituisce uno strumento di recupero e resilienza (RRF). Con un budget di 672,5 miliardi di euro, l' RRF è il principale strumento dell' UE per la ripresa dalla crisi causata dal COVID-19. Pur essendo duramente colpito dalla pandemia e dalle varie misure restrittive, il settore dei trasporti ha dimostrato il suo ruolo cruciale nell' approvvigionamento di merci e nella circolazione delle persone e si è quindi dimostrato indispensabile per un' Unione europea funzionante. Le sottoscritte associazioni europee rappresentative dei trasporti, gestori delle infrastrutture, operatori, lavoratori di tutte le modalità del trasporto e della logistica, appaltatori, enti locali e regionali, fornitori di servizi logistici, caricatori, utenti, cantieri navali e fornitori di attrezzature nel settore marittimo, porti, vie navigabili interne, ferrovie, strada, ciclismo, aviazione, aeroporti e settori intermodali, oltre a sostenere industrie e imprese, invitano congiuntamente gli Stati membri e la Commissione europea a garantire che il settore dei trasporti riceva un' adeguata considerazione nei piani nazionali di ripresa e resilienza e:

Sottolineano che i settori dei trasporti e della logistica sono fondamentali per fornire ai cittadini dell' UE i beni e la mobilità essenziali per la loro salute e il loro benessere e saranno i principali fattori abilitanti per una ripresa sostenibile e resiliente dell' economia europea; Ribadiscono che il Green Deal europeo richiede una riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra dai trasporti, il che richiede investimenti sostanziali nelle infrastrutture e nelle flotte di trasporto; Sottolineano che gli obiettivi del Green Deal affinché l' Europa diventi un' economia climaticamente neutra entro il 2050 possono essere raggiunti solo aumentando la sostenibilità del settore dei trasporti; da notare che il bilancio del meccanismo Connecting Europe Facility II non è sufficiente per consentire la necessaria trasformazione; Invitano gli Stati membri a presentare nei loro piani di ripresa e resilienza misure che facilitino il trasporto e la digitalizzazione economicamente e socialmente sostenibili nei settori dei trasporti e della logistica, misure che promuovano la coesione e la connettività, promuovendo città e regioni vivibili, sostenendo una transizione giusta, sostenendo strategie per filiere sostenibili diversificate al fine di rafforzare la resilienza dell' Europa, nonché misure che preparano la forza lavoro dei trasporti alla trasformazione digitale basata su un dialogo sociale inclusivo; Invitano la Commissione europea a considerare l' importanza delle misure di trasporto economicamente e socialmente sostenibili nella loro valutazione dei piani nazionali di ripresa e resilienza.

Document page from 'La logistica europea sul Recovery and Resilience Facility' with logos of GRIMALDI GROUP, THIS IS US, Federazione Italiana Piloti dei Porti, CARGOVAL, OML LOG LIFESTYLE LOGISTICS, and POPULAR PORTS.

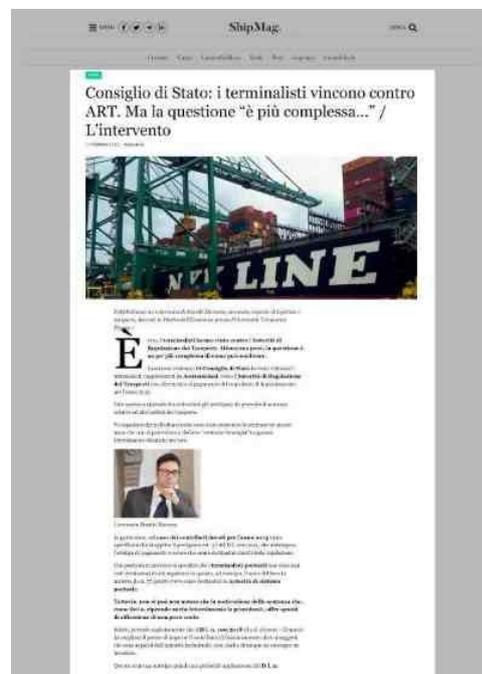
Shipping Italy

Focus

Consiglio di Stato: i terminalisti vincono contro ART. Ma la questione è più complessa / L'intervento

Pubblichiamo un intervento di Davide Maresca, avvocato, esperto di logistica e trasporti, docente in Diritto dell'Economia presso l'Università Telematica Pegaso / È vero, i terminalisti hanno vinto contro l'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Attenzione però, la questione è un po' più complessa di come può sembrare. La recente sentenza del Consiglio di Stato ha visto vittoriosi i terminalisti, rappresentati da Assiterminal, verso l'Autorità di Regolazione dei Trasporti con riferimento al pagamento del contributo di funzionamento per l'anno 2015. Tale sentenza riprende le motivazioni già anticipate da precedenti sentenze relative ad altri settori del trasporto. Va segnalato che nell'ultimo mese sono state numerose le sentenze su questo tema che non si può esitare a definire sentenze fotocopia in quanto letteralmente identiche tra loro. In particolare, nel caso dei contributi dovuti per l'anno 2015 viene specificato che si applica il previgente art. 37 del D.I. 201/2011, che restringeva l'obbligo di pagamento a coloro che erano destinatari diretti della regolazione. Con particolare interesse si specifica che i terminalisti portuali non sono mai stati destinatari di atti regolatori in quanto, ad esempio, l'unica delibera in materia

(la n. 57/2018) aveva come destinatari le Autorità di sistema portuale. Tuttavia, non si può non notare che la motivazione della sentenza che, come detto, riprende anche letteralmente le precedenti, offre spunti di riflessione di non poco conto. Infatti, prevede esplicitamente che il D.I. n. 109/2018 (il c.d. decreto Genova) ha ampliato il potere di imporre il contributo di funzionamento oltre ai soggetti che sono regolati dall'Autorità includendo, così, anche chiunque ne consegua un beneficio. Questa sentenza anticipa quindi una probabile applicazione del D.I. n. 109/2018 a partire dai contributi dovuti per l'anno 2019. Non ci sono ancora sentenze ma chi si sorprenderà in quel momento dimostrerà di non essere esattamente uno studioso diligente. La giurisprudenza non è sempre imprevedibile. Però può avere un'evoluzione che può apparire ingiusta, anche se prevedibile. Infatti, la sentenza specifica che l'Autorità è dotata di alcune competenze che vanno oltre la mera regolazione e che il relativo finanziamento attraverso una tassa di scopo potrebbe, quindi, essere sganciato dalla verifica dell'aderenza alla categoria dei soggetti strettamente regolati. Questa sentenza ha una portata innovativa di non poco conto in quanto finisce per imporre una prestazione patrimoniale persino agli utenti dei servizi regolati per il fatto che ne usufruiscono e ne beneficiano. Giusto? Quantomeno dubbio. In realtà, l'essenza della Autorità di regolazione è l'equilibrio tra esigenze di mercato e interesse pubblico e garanzia che tale equilibrio imposto dalle autorità pubbliche non produca un danno ai prestatori dei servizi regolati stessi così come consenta la fruizione dei servizi agli utenti ad un prezzo ragionevole. Il primo beneficiario è, quindi, l'impresa stessa regolata e c'è una coincidenza tra soggetti regolati e soggetti beneficiati. Ciò è tanto più evidente per il fatto che la Corte di giustizia dell'Unione europea (a partire da una nota sentenza sull'Autorità delle Telecomunicazioni) impone una stretta correlazione e proporzionalità tra attività regolatoria prestata e misura del contributo in modo tale che le imprese che ne beneficiano non si sentano costrette a sostenere un costo ingiustificato. Ecco cosa fa la recente sentenza: ammettendo l'esistenza di competenze che vanno oltre la regolazione (cosa che magari è anche vera) sgancia la correlazione tra contributo e attività e apre la strada all'imposizione fiscale. Ed allora, ad esempio, nel mondo dei porti si domandano: ma non c'è l'Autorità di sistema portuale che fa vigilanza? Oppure il Ministero? Analogamente, nel mondo dell'autotrasporto: ma non c'è già l'Albo dell'autotrasporto che fa quel lavoro? Finché si



parlava di regolazione era un conto, ma se si ampliano le competenze occorre chiarire bene cosa fa un'amministrazione e cosa fa l'altra. Mi limito a fotografare la realtà: sarà la stessa Autorità



Shipping Italy

Focus

a sentirsi disorientata (si pensi, ad esempio, al tema autotrasporto che pareva pacificamente escluso). Le si pone davanti un percorso ambizioso ma che richiede uno sforzo regolamentare ma anche procedimentale che non è da sottovalutare soprattutto per la trasparenza, indipendenza e imparzialità che dovrà essere dimostrata. Occorrerà uno sforzo di leale cooperazione (peraltro imposta dalle norme europee) in primis da parte di tutte le altre pubbliche amministrazioni coinvolte. E ciò affinché le imprese non si sentano vessate dall'obbligo di pagare un contributo di cui non capiscono l'utilità. E, sia ben chiaro, che anche le tasse (così il Consiglio di Stato qualifica il contributo di funzionamento) devono rispondere a requisiti di giustizia ed equità e persino specifica utilità (quando si tratta di tasse di scopo). Le imprese maggiormente strutturate e di grandi dimensioni soffrono meno questa situazione (si tratta di un contributo dello 0,6 per mille del fatturato): sono spesso destinatarie della regolazione o, quantomeno, in ragione della maggior quantità di investimenti che sostengono e della necessità di stabilità finanziaria di cui hanno bisogno, fanno meno fatica ad accettare l'utilità della relativa attività. Le imprese di minore dimensione, invece, che si configurano molto più come utenti di servizi regolati (e quindi beneficiari) che non come soggetti regolati in senso stretto, si sentono vessati e il clima che si registra bazzicando le banchine, i piazzali e le aziende di autotrasporto è lo stesso delle case di Nottingham quando lo Sceriffo passava a riscuotere. Ciò che si auspica è esclusivamente un po' di ordine istituzionale per porre fine al proliferare di sovrapposizioni di competenze che causano, infine, solo un immobilismo del sistema burocratico e la conseguente crisi degli investimenti.